

Mar

Nº 618
DICIEMBRE 2021

A fondo

**El ISM
en Vigo**

Relevo generacional

**Captar savia
nueva**

CUMBRE DEL CLIMA COP26

El tiempo se agota



FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR









932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona



GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

LLEVA TU SALUD MENTAL A BUEN PUERTO

CUIDA TU SALUD MENTAL. ES IMPORTANTE.

NUEVOS FOLLETOS INFORMATIVOS DEL ISM

MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA





INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Tímidos avances

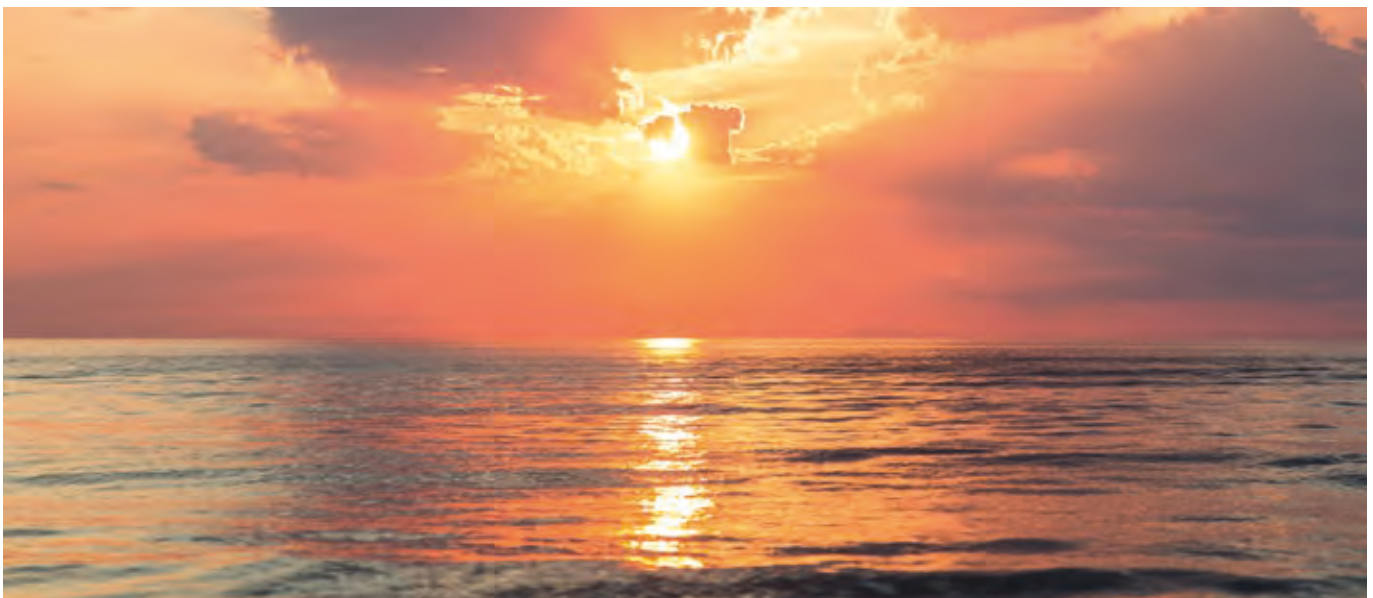
Una vez más, no hay consenso al valorar los acuerdos obtenidos en la Cumbre del Clima (COP 26), celebrada en Glasgow. La falta de resultados concretos para dar respuesta a los retos urgentes a que se enfrenta el planeta, que vienen denunciando los movimientos sociales, contrasta con el pragmatismo con que los acogen las instituciones, quienes ven en ellos la primera piedra para alcanzar en un futuro propósitos más ambiciosos.

Los océanos son el gran pulmón del planeta. Han absorbido el 93% del calentamiento global generado por el hombre, pero empiezan a mostrarse exhaustos. Subida generalizada de la temperatura, aumentos del nivel del mar -se prevé que para el año 2100 la temperatura de los océanos se incremente entre 1° y 4°C en todo el planeta- son síntomas de este agotamiento. La pérdida de oxígeno, las desviaciones en las corrientes y la alteración en la distribución de las poblaciones de peces y de la estructura de los ecosistemas, junto a los cambios en la química de los océanos -la acidificación está suponiendo que algunos crustáceos y moluscos no puedan desarrollar sus caparazones, así como la muerte de corales y graves alteraciones en el fitoplactón- son tam-

bién muestras de la situación de emergencia en que se encuentra el planeta, y la constatación de que la inacción traerá la desaparición de especies y hábitats marinos.

Hasta aquí las consecuencias. Entre las causas, se apunta a la sobreexplotación de los recursos, la contaminación y la proliferación de plásticos en el mar. Es evidente que la pesca puede ser, en algunos casos, parte del problema, pero es también un valioso aliado y un garante del buen estado del ecosistema marino. La pesca es la principal interesada en conservar la salud de los océanos y de hecho en los últimos tiempos co-responsable, gracias a una gestión sostenible de los mismos, de que en algunas zonas se estén recuperando poblaciones de peces.

Urgen medidas drásticas que den respuesta al gran reto que supone la lucha contra el cambio climático, mientras tanto, iniciativas puntuales como la Declaración de Clydebank, por la que 22 países -entre ellos España- se han comprometido a establecer al menos seis corredores de transporte marítimo ecológico para 2025, no dejan de ser una buena noticia. Como decía E. Galeano “muchacha pequeña en lugares pequeños, haciendo cosas pequeñas, puede cambiar el mundo”. ■



Presente y futuro de las rutas globales

Autor: Jordi Torrent Pujol

Edita: Pagès Editors

Analizar las rutas globales del comercio del siglo XXI es, por sí mismo, un ejercicio interesante por todo lo que implican desde el punto de vista económico, sociológico y cultural. Pero en este momento parece, además, especialmente oportuno por circunstancias externas que influyen en su evolución. Entre ellas, el récord de temperatura en el Ártico que facilita el tránsito de barcos en pleno invierno; o el episodio de bloqueo vivido este mismo año en el Canal de Suez por el encallamiento del Ever Given, que hizo temblar todas las estructuras mercantiles; o, sobre todo, por la aún incipiente pero preocupante crisis de abastecimiento que está afectando a la cadena de suministro mundial.

Este libro de Jordi Torrent Pujol describe los principales itinerarios del comercio internacional como la nueva ruta de la seda, el canal de Panamá, la ruta ártica y la del cabo de Buena Esperanza. Su análisis sirve al autor como marco sobre el que exponer una mirada crítica respecto a las políticas públicas de infraestructuras en Cataluña, España y Europa a través del análisis del Corredor Mediterráneo, en el centro del debate político en las últimas dos décadas y utilizado electoralmente por casi todos los partidos durante este tiempo.

Con un estilo ameno y apoyándose en abundante material gráfico, la obra pretende ser "un intento de po-

La obra analiza la influencia de las principales rutas de transporte del siglo XXI



ner la experiencia profesional al servicio de los no especialistas", como decía el propio autor en una entrevista. Para ello combina la crónica histórica y el ensayo, analizando circunstancias y factores económicos y geopolíticos que influyen en el desarrollo de estas infraestructuras. Torrent Pujol es licenciado en Derecho por la Autónoma de Barcelona y Máster en Estudios Internacionales por la Universidad de Barcelona. Actualmente es responsable de Estrategia del Port de Barcelona. ■

**Directora del ISM:**

Elena Martínez Carqués

Directora:

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) e Iñaki Moreno (juan-ignacio.moreno@seg-social.es)

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2.

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca.

Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32.

Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander.

Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena

(Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n.

Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón

(Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.

San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322.

Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7.

Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n.

Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19.

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra).

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004Madrid. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@

seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com**Depósito Legal:** M.16516/1963**NIPO Papel:** 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

Descárgala en tu smartphone

**FINES CLAROS, MEDIOS POR DEFINIR**

La Cumbre del Clima de Glasgow (COP26) se cierra con un acuerdo que no satisface a nadie pero que todos sabían que era lo máximo a lo que se podía aspirar. Por lo que respecta al cuidado de los océanos, destaca el compromiso para crear corredores verdes para el transporte marítimo.

PÁGINA 6**PESCA**

Relevo generacional. La pesca se queda sin trabajadores. ¿Qué hacer para atraer a los jóvenes? Analizamos algunas iniciativas puestas en marcha.

PÁGINA 12**ISM**

El ISM en Vigo. Conocemos por dentro la Dirección Provincial de Vigo, que gestiona el mayor número de afiliados y pensionistas del REM.

PÁGINA 42**18 XXV Jornadas de Celeiro.**

Conversamos con los organizadores, Máximo Díaz y Eduardo Míguez.

20 Primera propuesta de cuotas.

La Comisión sugiere recortar las de merluza, lenguado, jurel y abadejo en 2022.

22 Minería submarina. El peligro de su práctica para los pescadores

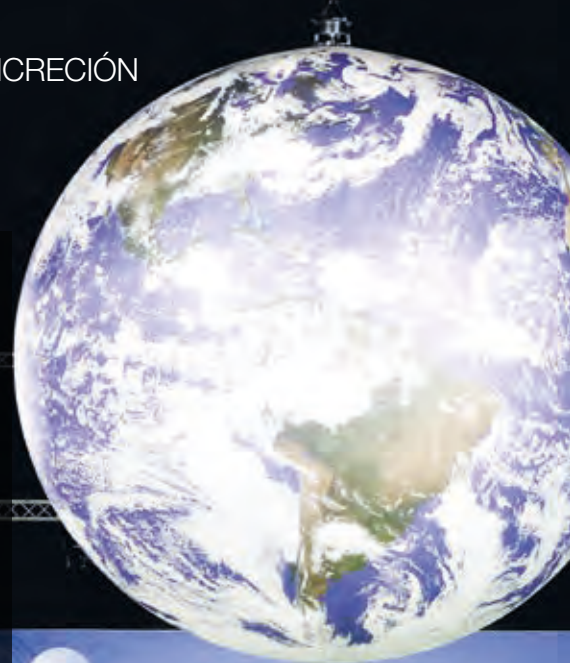
Movilizaciones en Asturias contra la mina de oro de Salave.

26 Tribuna. La europarlamentaria Izaskun Bilbao defiende la postura de los pescadores en un año complicado.**30 Biofertilizantes.** SEO2LAND, ambicioso proyecto para reutilizar los desechos marinos que involucra a once países.**34 Dos décadas de investigación marina.** El Centro Tecnológico del Mar-Fundación Cetmar celebra 20 años de existencia.**38 Aguas de lastre.** Algeciras acoge las primeras auditorías en la UE de estas instalaciones a bordo, que tienen que actualizarse para 2024.**48 Acción coordinada.** Se retoman las reuniones de directores provinciales del Instituto Social de la Marina.

LA COP26 CIERRA ENTRE CRÍTICAS POR SU ESCASA CONCRECIÓN

En cuenta atrás

Avanzar en lo firmado en París en 2015 para limitar el calentamiento global y armar un nuevo compromiso para reducir las emisiones de CO₂ eran los retos de la COP 26, cita que ha despertado tanta expectación como incertidumbre sobre su efectividad. Al final se cierra sin un compromiso tan sólido como para no pensar que es otra oportunidad perdida o, al menos, aprovechada a medias.



Lasse Kristoffersen, ejecutivo de la naviera noruega Torvald Klaveness, expresó de manera concisa el día de la clausura una de las conclusiones principales de esta conferencia internacional: a estas alturas nadie se plantea si el transporte marítimo debe o no llegar a cero emisiones de aquí al año 2050; la pregunta es cómo lo va a hacer.

La cita tenía que haberse producido en 2020 pero la pandemia lo impidió, lo que añadía más urgencia a la ya imperiosa necesidad de alcanzar acuerdos respecto al clima antes de llegar al temido punto de no retorno en el que cualquier acción se tornará ineficaz. Porque, siguiendo lo apuntado por Kristoffersen, de partida había consenso en que estamos



en cuenta atrás y lo que nos falta es concretar las soluciones que se van a poner en práctica desde ahora. La cuestión era no cerrar la cita solo con acuerdos marco, que ya existen desde hace años, sino con propuestas y agenda reales que garanticen el cumplimiento de esos compromisos. Las conclusiones del encuentro, cuyo borrador empezó a circular entre los

El acuerdo final, lastrado por la falta de compromisos de los Estados

participantes días antes de la clausura, sí han recogido un hito relevante: la mención expresa, por primera vez, al abandono de los combustibles fósiles. Vaga y excesivamente genérica, según las organizaciones ecologistas, pero al menos presente en el texto. Eso sí, la referencia se incluyó en el primer borrador de conclusiones. Las revisiones posteriores, obligatorias para lograr consenso, fueron suavizando la exigencia al plantear una “eliminación gradual”.

El documento fue firmado por los casi 200 países que asistieron a la COP26 y, aunque no es legalmente vinculante, se espera que establezca una agenda global contra el cambio climático para la próxima década.

Otro momento estelar de la cita ha sido el acuerdo entre China y EEUU, los mayores emisores de CO₂ del planeta, que se han comprometido a colaborar en la lucha contra la crisis climática a lo largo de la década y a tratar de mantener la subida del termómetro mundial por debajo del umbral de 1,5° C.

Eso sí, quizá estemos hablando más de un acuerdo diplomático que ejecutivo, de hecho no es la primera vez que ambas naciones anuncian acercamientos al respecto. Además, China no se sumó al propósito de reducir un 30% las emisiones de metano de cara a 2030 promovido por EEUU. El límite del gigante asiático al respecto se recogió en la declaración final, en la que solo se comprometía a "desarrollar un plan de acción nacional integral y ambicioso sobre el metano con el objetivo de lograr un efecto significativo en el control y las reducciones de las emisiones de metano en la década de 2020".

En cualquier caso, el problema del "cómo" luchar contra el cambio climático se puede analizar también desde la perspectiva del "cuánto" o, lo que es lo mismo, de determinar la manera en que se van a financiar las políticas destinadas a preservar el planeta. En la cumbre de París de 2015 los países desarrollados se comprometieron a ayudar económicamente a las zonas más vulnerables cuando tuvieran que enfrentar sequías, inundaciones u olas de calor. Se pretendía que aportasen 100.000 millones de dólares entre 2020 y 2025 al Fondo Verde, pero a día de hoy la cantidad disponible está lejos de ese objetivo.

Los acuerdos de Glasgow inciden además en la necesidad de acelerar

La declaración final cambia "supresión" de ayudas a los combustibles fósiles por "progresiva eliminación"

la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero: para que el aumento de la temperatura sea solo los pretendidos 1,5 grados de media, las emisiones deberían recortarse en un 45% antes de 2030 y llegar a un cero neto para 2050. Para lograrlo se insta a los estados "a considerar más acciones para reducir sus emisiones".

Por otra parte, también se ha acordado la creación de un organismo para monitorizar el despliegue de las políticas climáticas, liderado por Naciones Unidas. En la próxima edición de la Cumbre del Clima, que tendrá lugar en Sharm El-Sheikh (Egipto), se presentará el primer informe anual sobre evolución de los niveles de emisiones de cada país.



Pedro Sánchez y António Guterres, secretario general de la ONU

DECEPCIÓN ECOLOGISTA

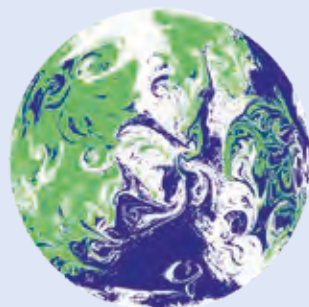
Los tímidos avances logrados en la cumbre han provocado la crítica unánime de los grupos ecologistas, que lamentan la falta de concreción en el acuerdo final y la tibieza de los términos en que se expresan, en aras del acuerdo global.

Irene Rubiera, portavoz de Ecologistas en Acción en Glasgow, afirma que el documento final "pierde todo el carácter vinculante que se exigía al acuerdo. No hay ningún verbo en el texto que genere una vinculación legal, es decir, una obligación de los países a actuar, son todo invitaciones, recomendaciones y ruegos".

Javier Andaluz, coordinador de Clima y Energía de Ecologistas en Acción, insiste en la parte económica del asunto resaltando que "la falta de compromisos claros de los países del Norte global sobre la financiación así como sobre la transferencia de tec-

Glasgow 2021: los hitos principales de un controvertido acuerdo

Desde los primeros borradores que empezaron a circular durante la conferencia ya empezó la polémica por unas propuestas que para la mayoría resultaban descafeinadas. Finalmente se aprobó un texto en el que destaca la mención sin precedentes de que el carbón es la principal fuente del calentamiento global y que hay que comprometerse en reducir su uso. Pero India y China al final impidieron que se hablara de su "eliminación gradual" como fuente de energía.



**UN CLIMATE
CHANGE
CONFERENCE
UK 2021**

IN PARTNERSHIP WITH ITALY

1

Insta a los países desarrollados a duplicar los fondos para los países en desarrollo para ayudarles a adaptarse al cambio climático.

2

Solicita a todos los países desarrollados que actualicen sus objetivos de reducción de carbono para 2030 a lo largo del próximo año 2022.

3

Llamamiento para la reducción gradual "del uso del carbón como fuente de energía y los subsidios a combustibles fósiles ineficientes".

4

Pone el énfasis en la necesidad de "aumentar el apoyo" a los países en desarrollo más allá de los 100.000 millones de dólares al año.

5

Se establecerá un diálogo para examinar las aportaciones económicas precisas a cambio del daño que ya ha causado el cambio climático.

nologías y capacidades entre países deja en grave riesgo a millones de personas en el planeta que ya se ven afectadas por el cambio climático".

David Howell, responsable de Clima de SEO/BirdLife, considera que solo hemos dado pasos modestos, "cuando cada año toca dar pasos de gigante y corriendo". Ve positivo que el abandono de los combustibles fósiles y los subsidios asociados figure en el acuerdo final, pero lamenta que esté expresado "en términos demasiado tímidos como para impulsar la transformación colosal requerida".

Por su parte, la vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa

El cambio climático encuentra en los mares su válvula de escape

Ribera, ha destacado que aunque "desgraciadamente" en algunos puntos el acuerdo final está matizado al menos introduce "un lenguaje más ambicioso, preciso y enriquecedor".

BECAUSE THE OCEAN

El abismo climático al que nos asomamos encuentra en los mares una válvula de escape, una puerta a la esperanza y una vía por la que encauzar la recuperación, como ya se empezó a reconocer oficialmente en la anterior cita de este evento, celebrada en Madrid a finales de 2019. El hecho de que los océanos absorben en torno al 25% de las emisiones de dióxido de carbono y el 90%

del exceso de calor provocado por el calentamiento global son algunos de los datos que avalan su papel decisivo. Aunque no les sale gratis, ya que los efectos negativos sobre las aguas también son notorios como las alteraciones en las corrientes oceánicas, la acidificación o los fenómenos meteorológicos extremos relacionados con los océanos.

Para combatir estos efectos nocivos, durante el primer día de la COP26 se lanzó la tercera declaración “Because the ocean”, que pide un mayor reconocimiento de los vínculos entre los océanos, el clima y la biodiversidad, así como medidas más ambiciosas para proteger los océanos y combatir el calentamiento global.

El Príncipe Alberto II de Mónaco fue el

Los barcos producen el 13,5% de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte

portavoz de los quince países firmantes, entre ellos España, remarcando la idea de que proteger los océanos es sinónimo de proteger el clima: “Necesitamos desarrollar herramientas de conservación, fortalecer los recursos empleados para promoverla, mejorar su gobernanza y tener más en cuenta las cuestiones oceánicas en las negociaciones de la ONU”.

DECLARACIÓN DE CLYDEBANK

Con motivo de la jornada dedicada al transporte en la COP26, 22 países, España incluida, han acordado colaborar en la creación de corredores ‘verdes’ libres de emisiones de carbono para el transporte marítimo, que abarcan tanto la infraestructura portuaria como los buques propulsados por combustibles de cero emisiones. Al acuerdo se han adherido, además de España, grandes potencias marítimas como EEUU, Japón, Alemania, Noruega, Países Bajos, Reino Unido o Australia.

Lo que implica esta declaración se resume en desarrollar al menos seis corredores ‘verdes’ para mediados de esta década, momento en el que se evaluará lo conseguido y se plantearán nuevos retos como aumentar el número de rutas, que éstas sean más largas y que alberguen un mayor número de buques.

Los mencionados corredores se establecerán por acuerdo entre dos o más signatarios de la declaración, que identificarán y tomarán medidas conjuntas con los puertos, operadores y otros eslabones de la cadena logística para descarbonizar una ruta marítima específica. También se prevé la designación de corredores verdes en líneas de cabotaje nacional

Impacto del transporte marítimo

La Agencia Europea de Medio Ambiente y la Agencia Europea de Seguridad Marítima avalan un informe que ofrece un análisis integral del sector del transporte marítimo desde el punto de vista ambiental. Los barcos producen el 13,5% de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte en la UE, ligeramente por detrás de lo que registra la aviación (14,4%) y lejos de las emisiones del transporte por carretera (71%). Los principales efectos sobre el medio ambiente que registra el transporte marítimo son :

- Emisiones de gases de efecto invernadero: los buques con escala en puertos de la UE generaron en 2018 el 18 % del total de emisiones de CO₂ del transporte marítimo mundial.
- Contaminación atmosférica: en 2019, los buques con escala en puertos europeos causaron el 16% de las emisiones de SO₂ mundiales procedentes del transporte marítimo internacional.
- Ruido: entre 2014 y 2019 la energía total acumulada procedente del ruido subacuático irradiado se duplicó en aguas de la UE. Especies alóctonas: el transporte marítimo es responsable de más de la mitad de las introducidas en la UE desde 1949.
- Hidrocarburos: de 18 grandes vertidos accidentales en el mundo desde 2010, solo tres se produjeron en la UE.



Impulsores de la Declaración "Because the Ocean" en Edimburgo. En el centro, el Príncipe Alberto II de Mónaco

dentro de la jurisdicción y el control de un signatario.

Coincidiendo con esta Declaración de Clydebank, la coalición Getting to Zero, integrada por el Foro Marítimo Global, Amigos de la Acción Oceánica y el Foro Económico Mundial y dedicada a acelerar la descarbonización del transporte marítimo, presentó su estudio 'La próxima ola: corredores verdes', que analiza su influencia en la transición a un transporte marítimo sin emisiones de carbono.

Considera que estos corredores permitirán a los responsables políticos diseñar regulaciones específicas, incentivos financieros y normas de seguridad. Además, podrán facilitar las condiciones para que la demanda de transporte marítimo se decante hacia esas rutas en detrimento de las que no apuesten tan decididamente por la descarbonización.

Este estudio obtiene sus conclusiones a partir del análisis de tres rutas marítimas muy distintas entre sí: el corredor de mineral de hierro entre

Los corredores verdes de transporte marítimo son una de las apuestas más destacadas de la COP26

Australia y Japón, la ruta de contenedores entre Asia y Europa y las líneas de transporte de vehículos entre Corea del Sur, Japón y los Estados Unidos.

TASA DE CARBONO

La Declaración de Dhaka-Glasgow de la COP26 unió también a 55 países vulnerables al cambio climático que apoyan establecer una tasa global de carbono sobre las emisiones del transporte marítimo. La Cámara Naviera Internacional (ICS) prefiere esta medida a la propuesta por la Comisión Europea de extender su Sistema de Comercio de Emisiones (EU ETS) al transporte marítimo internacional. A este respecto cabe señalar que a finales de noviembre tuvo lugar 77ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en la que se trató la propuesta de las islas Marshall y las islas Salomón para crear una 'tasa al carbono' de 100 dólares para el transporte marítimo. ■

IÑAKI MORENO

PROPUESTAS PARA EVITAR QUE LA PESCA SE QUEDE SIN RELEVO GENERACIONAL

Tenemos trabajo para ti

Que la pesca se está quedando sin tripulantes no es algo nuevo, lo que hace falta es encontrar la mecha que encienda realmente el interés de las nuevas generaciones en este mercado laboral. Nos encontramos con iniciativas locales pero pocas nacionales, muchas divulgativas y bastantes menos experienciales y tal vez lo que haga falta sea un plan nacional que aborde de forma integrativa este reto.

La falta de relevo generacional en la pesca es actualmente una de las mayores preocupaciones del sector y también de las administraciones de los países costeros de Europa. Los proyectos para atraer a los jóvenes se multiplican, en gran medida financiados por los fondos FEMP pero los jóvenes no encuentran atractivo el trabajo en la pesca de altura y en la pesca artesanal, el oficio ha dejado de pasar de padres a hijos. Tampoco hay estudios o estadísticas que muestren en cifras de empleo si estas campañas se han traducido en nuevas altas en la Seguridad Social.

Las escuelas náutico-pesqueras están llenas, el problema reside en que la mayoría de los alumnos eligen destinos en Marina Mercante o náutica de recreo, pero incluso en estos sectores también ya hay carencias porque como nos comentaba el embajador marítimo de la OMI para España, Agustí Martín “los alumnos encuentran un puesto en tierra, en puertos y uno de los motivos de la falta de atractivo para seguir embarcados es que los sueldos llevan años paralizados, además cada vez las tripulaciones son más reducidas, lo que conlleva más trabajo y las estancias en puertos son mínimas”.



Cofradía Virgen del Puerto

La Feria de las Artes Fijas de Santoña ofrece actividades divulgativas

Desde la patronal pesquera también alertan del fenómeno de “fuga de talentos” que se está dando en España. Los jóvenes después de formarse se enrolan en barcos de bandera francesa o irlandesa con mejores condiciones fiscales y salariales.

El Parlamento Europeo, consciente del problema, aprobaba recientemente una batería completa de medidas para garantizar el relevo generacional en la pesca. “En definitiva -explicaba la eurodiputada Izaskun Bilbao- se trata de mejorar la información y las condiciones de trabajo; actualizar la formación; avanzar en la igualdad y reconocer la visibilidad y aportación femenina al sector y mejorar igualmente la imagen y el reconocimiento del sector a nivel europeo para hacerlo más atractivo”.

La secretaria de Pesca, Alicia Villauriz explicaba durante un encuentro con pescadores del Cantábrico que nuestro país invertirá gran parte de los fondos FEMPA en incrementar el apoyo a la formación profesional y el aprendizaje permanente.

La Junta de Andalucía pone en marcha por primera vez un programa de dos años de prácticas a bordo para menores de 30 años que estén desempleados y que deseen dedicarse a la pesca. Esta iniciativa incluye fondos para cubrir el salario del trabajador y otros gastos del armador.

En Euskadi, las becas Itsasoratu llevan funcionando desde 2016 con muy buenos resultados. Se trata de un proyecto de rejuvenecimiento del sector pesquero que facilita a los jóvenes hacer prácticas en barcos y experimentar lo que significa trabajar en la mar. Las becas, de carácter anual, cubren los gastos de residencia, des-



El acceso a la formación es un pilar esencial

La UE,
consciente
del problema,
ofrece ayudas
para mejorar
la seguridad
y la eficiencia
energética en
buques

plazamiento, manutención, material, Seguridad Social del estudiante y una gratificación para el armador.

La Federación Nacional de Pesca Artesanal prepara un proyecto similar, a la espera de la autorización por parte de la Dirección de Pesca de la Junta de Andalucía, para facilitar las prácticas a bordo de pesqueros profesionales andaluces.

Desde Asturias, la Dirección General de Pesca facilitará el título de patrón costero polivalente para la pesca mediante un certificado de profesionalidad que acredite la experiencia exigida a aquellos patrones locales que dispongan además de todas las capacitaciones.

También encontramos interesantes iniciativas a través de los GALP. Después de realizar un estudio sobre las necesidades de formación del sector pesquero, contando con el IFAPA, ISM y cofradías, los GALP Comarca Noroeste de Cádiz pusieron en marcha el proyecto Co Emprende para ofrecer formación complementaria al empresario pesquero en elaboración de proyectos y competencias digitales. El proyecto, tal y como nos

comenta su gerente José Marco, incluye una labor de coordinación para los nuevos pescadores y también divulgativa sobre la ruta a seguir para aquellos jóvenes que quieren acceder a este mundo laboral.

Los GALP ría de Vigo ofrecen charlas en los más de 250 institutos de las provincias costeras gallegas dentro del programa “Relevo2: Mocidade Abordo” para dar a conocer el trabajo directamente de la mano de pescadores, científicos y armadores.

FÓRMULAS PARA DAR VALOR

Los armadores llevan años alertando de la situación porque la sufren en primera persona. OPPF-4 del puerto de Vigo ha puesto en marcha la campaña “Hazte del mar” con charlas divulgativas para atraer a estudiantes de FP

Juan Socorro apunta que conocer las diferentes tareas en un barco de pesca ayuda a desmontar falsas creencias

superior y Universidad, quienes tal vez nunca se habían planteado desarrollar su carrera profesional en el mar, una vez acabados sus estudios.

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Cefalópodos desarrolla desde 2019 la campaña #Trabajaenpesca en las Islas Canarias ofreciendo charlas por institutos para dar a conocer las características de la flota, cómo es la vida a bordo y los puestos de trabajo que se pueden ocupar en los buques, sin olvidar mencionar las titulaciones requeridas para poder ocupar dichos puestos.

Mientras que desde Puerto Celeiro y Cofradía desde hace siete años trabajan en el programa “Mariñeiros por un día” para que escolares de primaria y ESO conozcan de primera mano el

Los jóvenes tienen algo que decir

La ambientóloga Andrea Márquez, con un trabajo sobre relevo generacional premiado, tras entrevistar a numerosos pescadores de las cofradías de Benicarló, Cullera, Dénia, Gandia, Sagunto y Xàbia para conocer de primera mano dónde está el origen del problema, llegó a la conclusión de que los factores que hacen poco atractivo este trabajo se retroalimentan entre sí.

“Los problemas ambientales, socio-laborales y administrativos son consecuencia de las políticas cambiantes y excluyentes de la Administración que provocan que la pesca sea un oficio nada atractivo para las generaciones más jóvenes, hasta el punto en que los propios pescadores, no desean la pesca para sus hijos”.

Otro punto que destacar es que “los jóvenes no pueden asumir el coste de la formación, bastante elevado, que no ocurre con otros oficios. A ello hay que sumar aspectos como la masculinización del sector, los horarios, las largas jornadas en el mar, los temporales y los bajos salarios que poco ayudan a la captación de nuevos pescadores”.

Andrea Márquez, lo tiene claro “La política pesquera ha frac-



sado. El actual sistema no está funcionando. El sector necesita una forma apropiada de cooperativismo, un modelo de cogestión real entre pescadores, Administración y científicos. La normativa es compleja y no ayuda a cohesionar. Habría que partir de cero, resetear, porque ninguna solución es la panacea y por separado no resuelven. El ecosistema necesita mantenerse, cuidarse y eso incluye crear un sistema de comercialización apropiado para el pescador y no el actual, completamente obsoleto. La sostenibilidad también debe incluir la parte social y cultural que aportan los pescadores”.

mundo del mar y la pesca. Además, de un proyecto para llevar a los institutos de Viveiro las titulaciones de oficial de puente y máquinas para las flotas de Celeiro y Burela.

Pequeñas y grandes iniciativas con el último objetivo de no tener que amarrar embarcaciones por falta de tripulantes. Y así el ayuntamiento de la Oliva (Fuerteventura) ha retomado, después de 20 años, en colaboración con la Cofradía de Pescadores de Corralejo, la formación de patrón local de pesca para 20 alumnos. El ayuntamiento financiará con 15.000€ los costes de la formación y del desplazamiento a Lanzarote para el examen práctico.

En otras zonas, trabajan el relevo generacional desde la infancia. El proyecto Izan Arrantzale, activo desde 2020, organiza talleres en la Kofradia Irtas Etxea de dos semanas en verano, o varios sábados en invierno, para niños de entre 6 y 12 años y conseguir que se familiaricen desde pequeños con la pesca. El programa incluye embarcarles, montar aparejos, hacer nudos y por supuesto, pescar.

Otras iniciativas se dirigen más a un público general, ahí destaca la Feria de Artes Fijas que organiza la Cofradía de Santoña con diversas actividades divulgativas y culturales para dar a conocer el oficio artesanal. La gran aceptación de su primera edición anima a seguir. “Se trata -según nos comentaba Luis Herrera, secretario de la cofradía- de trasladar a las personas ajenas al sector nuestra realidad. Cómo aportamos alimentos de forma sostenible y que somos los primeros interesados en que los caladeros se mantengan para nosotros y para nuestros hijos”.

En la primera edición hubo visitas di-



Existen diversas iniciativas para atraer a estudiantes al sector

A. Márquez:
“El pescador se siente abandonado, las regulaciones llegan desde Europa o Madrid y nada tienen que ver con su realidad”

dácticas y dramatizadas a la lonja y a los barcos, simulaciones de subastas y por supuesto cata de productos. “Además tratamos de trasladar a los jóvenes que el oficio de pescador es una alternativa digna y más llevadera de lo que se piensan, que nada tiene que ver con trabajos duros y peligrosos de antaño y que discurre en un medio precioso. La vida de los pescadores ha mejorado mucho, hay retribuciones muy dignas para jóvenes que todavía no tienen claro a lo que dedicarse”, añadía Herrera.

CUESTIÓN DE IMAGEN

Basilio Otero entonaba el mea culpa desde la Federación Nacional de Cofradías: “El sector ha sido demasiado hermético, muy suyo, y debe darse a conocer a la sociedad”.

Para cambiar una imagen, hay que cambiar su literatura. La mayoría de las noticias que aparecen en la prensa generalista sobre pesca son negativas: operaciones de fraude; océanos esquilados, piratería, contaminación, hundimiento de barcos,

mercurio y anisakis. Hay pocos artículos sobre pescadores recogiendo basura o destacando su trabajo durante la pandemia para proporcionar proteína de alta calidad y sostenible. Desde Cepesca se propusieron ir al origen y entre las muchas iniciativas de la patronal destaca una reciente charla de su secretario Javier Garat ante los alumnos de la Facultad de Ciencias de la Información de la Complutense para que los futuros comunicadores conozcan también algo sobre

¿Cómo atraer trabajadores al sector?

Probablemente nadie tiene la fórmula del millón. Las ventajas del trabajo en la pesca es que se trata de un sector sin desempleo, de salarios elevados en pesca de altura y con jubilación anticipada; y éstas podrían ser las medidas que vendrían a paliar las desventajas.

- **Formación:** Simplificación de las rutas. Fomento de la formación a distancia. Fortalecer la relación con las empresas. Reducción de la revalidación de titulaciones como en otros oficios. Formación de marinero pescador en todos los institutos costeros. Ampliación de las competencias de algunas titulaciones. Formación continua y subvencionada. Creación de la figura legal temporal para embarcar sin titulación.
- **Divulgación:** Campañas específicas dirigidas a jóvenes, parados y mujeres. Eventos presenciales y experienciales a través de ferias, jornadas de puertas abiertas y charlas. Fomentar la pesca-turismo. Cambiar la percepción social del oficio a través de una mayor apertura.
- **Embarcaciones:** Mayores condiciones de seguridad y habitabilidad a bordo. Mejora de las comunicaciones.
- **Salarios:** Aumentos salariales y reducción de la inseguridad laboral que alguna normativa de la UE genera en los que empiezan o quieren invertir en un barco. Creación de una renta de ingresos mínimos que compense días de “mala faena” en la pesca artesanal. Someter a estudio la posibilidad de cambiar el “cobro a la parte” por un salario que dé seguridad a los jóvenes que se inician en el oficio.
- **Subvenciones:** Ayudas destinadas a los armadores que acojan alumnos en prácticas y embarquen a posibles futuros trabajadores. Condicionar la subvención formativa para quienes ingresen en el sector pesquero. Reducciones en las cuotas de la Seguridad Social para contrataciones a menores de 30 años.
- **Coordinación.** Crear un plan nacional que aborde medidas coordinadas.

las personas que están tras las cifras. En esa misma línea, José Marco considera de vital importancia que los propios pescadores den valor a su actividad profesional: “Los jóvenes no ven la pesca como un oficio atractivo. Desde el sector no han sabido transmitir a la sociedad el valor de su trabajo y de esta manera no se ha fomentado el relevo generacional”.

Sería interesante que desde las Cofradías se publicitasen más los puestos que ofrecen, que estrechasen lazos con las administraciones y “esto también incluye -añadía José Marco- facilitar el acceso a los cursos de formación a los inmigrantes”.

Otra fórmula que se propone desde los GALP gaditanos para dar visibilidad al sector es promocionar las iniciativas de pesca turismo. Además de proporcionar al pescador un ingreso extra, embarcar a consumidores potenciales, sirve para fomentar una buena imagen. Comprender el proceso ayuda a valorar después el producto a la hora de elegir.

Juan Socorro, director del Instituto Náutico Pesquero de Las Palmas considera vital para atraer a los jóvenes al trabajo en pesca conseguir que embarquen. “Para fomentar el oficio no hay nada como conocer durante unos días de primera mano cómo es el trabajo del pescador, por lo que sería interesante crear una figura legal que permita que embarquen, durante un tiempo limitado, sin necesidad de titulación previa”.

Conocer las diferentes tareas en un barco de pesca ayudaría a desmitificar algunas creencias como que la pesca litoral “es una actividad de alto riesgo”, añadía Juan Socorro. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M 17537-2020

NIPD: 12-20-057-9

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO



EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN SOCIAL Y MIGRACIONES



MÁXIMO DÍAZ Y EDUARDO MÍGUEZ, ORGANIZADORES DE LAS JORNADAS DE CELEIRO

“Volver a mirarnos a los ojos”

Celeiro acogía los días 25, 26 y 27 de noviembre sus célebres jornadas pesqueras. 25 años dando voz y visibilidad al sector. Para esta ocasión el puerto se vistió de gala, volviendo a la presencialidad y recibiendo ponentes de renombre internacional para ahondar en cuestiones esenciales en un horizonte complicado para el sector.

Con un programa diseñado para no dejar fuera ningún aspecto vital, las jornadas abordaron temas de medioambiente, energía eólica, actividad pesquera, normativa, cofradías, formación, mercados y consumo.

¿Cómo se han vivido este año los preparativos de unas jornadas tan especiales?

Después de un año en blanco por la pandemia había ganas en el sector de retomar los encuentros presenciales, que también sirven para intercambiar opiniones o hacer networking, “Las nuevas tecnologías –decía Eduardo Míguez, adjunto a la dirección del Puerto de Celeiro– solucionaron este último año pero la gente necesita las charlas de pasillo y los acuerdos de trabajo que surgen. Necesitamos volver a mirarnos a los ojos”.

¿Qué criterios se siguen para elegir a los invitados en un año con tantos frentes abiertos en el sector?

El secretario de la Cofradía de Celeiro Máximo Díaz no negaba que la planificación es la parte más compleja de las jornadas: “Las ediciones precedentes son siempre una motivación. La clave yo la buscaría en el trabajo en equipo que realizamos conjuntamente los entes pesqueros

“Somos profesionales, conocemos el día a día sectorial”
(M. Díaz)

de Celeiro, hay muy buena sintonía, coordinación, y apoyo mutuo. Nuestros ingredientes son la sencillez, la profesionalidad, la experiencia y la innovación para adaptarnos en todo momento a las circunstancias imperantes. Somos profesionales y conocemos el día a día sectorial y sus problemas y tratamos de plasmar esa realidad. Este foro fue creado



Máximo Díaz, secretario de la Cofradía de Celeiro

por y para el pescador y su existencia se debe a ellos”.

En la presente edición de las Jornadas 12 de los 21 ponentes son mujeres

Máximo Díaz destaca que “el papel significativo que tienen las mujeres es un síntoma positivo que refrenda el empoderamiento de ellas en un sector donde cada vez más su presencia se hace notar con mayor relevancia y protagonismo”.

Eduardo Míguez añade que el foro demuestra año tras año “ser un encuentro sectorial de primer nivel por los ponentes que acuden, por los temas a tratar, siempre lo que está más de actualidad; pero también es un “meeting” donde la gente se ve cada año y comparte experiencias de sus puestos y su sector. Se ha

“Las Jornadas de Celerio tienen un prestigio labrado, 25 años son un aval suficiente”
(E. Míguez)



Eduardo Míguez, adjunto a la dirección del Puerto de Celeiro

sobrepasado la idea de lugar donde se viene solo a escuchar”.

¿Cuáles son sus próximos proyectos para seguir siendo uno de los mejores puertos pesqueros de Europa?

“Hace ya varios años que en Puerto de Celeiro -explicaba Míguez- disponemos de la tecnología “block-chain”, y ahora trabajamos en la lonja online del futuro. En pocos meses habrá novedades que revolucionarán la forma de aprovisionamiento de pescado. La digitalización y el relevo generacional son nuestras grandes prioridades en este momento”.

Hablando de relevo generacional ¿qué iniciativas tenéis en marcha para solucionar este grave problema?

En un breve período de tiempo, alrededor de 5 años, nuestra flota perderá alrededor del 65% de los titulados existentes, por ello Máximo Díaz lo tiene claro; “Administraciones, políticos y sector debemos remar juntos en la misma dirección buscando soluciones factibles. A nivel sectorial tanto la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores como CEPESCA llevan tiempo trabajando en ello. Desde hace tiempo el sector lleva poniendo en entredicho el actual sistema formativo por inadecuado y alejado de la realidad imperante; esto redundará directamente en el grave problema del relevo generacional. Hay que trabajar en la línea de dignificar y hacer atractiva la profesión, más atribuciones en el título de patrón costero, así como reducir la complejidad y requisitos para trabajar en los pesqueros”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



La primera propuesta contempla reducir en un 18% las capturas de merluza

RECHAZO FRONTAL DE ESPAÑA A LA REDUCCIÓN DE TAC Y CUOTAS PARA 2022

La Comisión se va de rebajas

Últimamente el mes de noviembre llega con sobresaltos para el sector pesquero español con la publicación de los TAC y cuotas para la siguiente temporada. Raro es el año que no le toca a la delegación española pelear en Bruselas para arañar algunas toneladas más a la propuesta inicial de la Comisión. Este año, merluza, lenguado, abadejo y jurel están en el punto de mira.

Cada año, la Comisión por estas fechas realiza su propuesta de Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas que incluye 23 especies para Atlántico y el mar del Norte, que se actualizará tras negociar con Reino Unido y Noruega. Hasta final de año, se mantendrán reuniones técnicas para ajustar estas cifras, que serán definitivas tras el Consejo de Ministros de Pesca previsto para el 13 y 14 de diciembre.

Reducción para las cuotas de merluza, lenguado, jurel y abadejo

El sector pesquero rechaza frontalmente la reducción planteada y desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) se recuerda que estas cifras son solo un punto de partida.

España considera que la propuesta de la Comisión no está acorde a los datos científicos existentes en pesquerías como la de merluza y jurel. También se reconoce que, nuevamente, la Comisión, desoye la reco-

mendación de la Política Pesquera Común, de atender al efecto social, económico y de empleo, además de a razones medioambientales.

Por otro lado, desde el Ministerio acogen positivamente el aumento en un 5% de los TAC de rape en el Cantábrico y un 13% los de gallo o el mantenimiento de los de platija en 155 toneladas. También es una buena noticia, después de cinco años cerrada, la reapertura de la pesquería de cigala en el Cantábrico y Noroeste.

REDUCCIONES INCOMPREENSIBLES

En el lado opuesto de la balanza la reducción del 18% de las cuotas de merluza del Cantábrico, Portugal y Golfo de Cádiz, en contra de los sólidos dictámenes de los científicos españoles que datan su recuperación desde hace más de 30 años. De aceptarse la propuesta inicial, se pescarían 6.787 toneladas menos. Desde Cepesca, su secretario general Javier Garat además planteaba su temor a que haya incluso más recortes a la merluza cuando se incorpore Londres al debate y se conozcan las cuotas para Gran Sol.

Peor parado sale el lenguado con un recorte del 36%, unas 2.179 toneladas menos, en zonas norte y central del Golfo de Vizcaya y del 15% en el resto, Portugal y Azores. El mayor recorte de esta especie se localiza en aguas de Irlanda con una reducción del 44%.

También es incomprensible la reducción en un 16% del TAC de jurel de las aguas al Sur de Finisterre hasta el Golfo de Cádiz cuando las recomendaciones científicas de su Rendimiento Máximo Sostenible son un 12% superiores.

España cree que la propuesta de la Comisión no está acorde a los datos científicos de pesquerías como la de merluza y jurel

Fuerte recorte el que se propone para el abadejo, un 20 % para aguas del Golfo de Vizcaya, lo que supondrá pescar 1.185 toneladas menos. En el Cantábrico, Portugal y Azores el recorte se sitúa en el 10%.

También habrá reducciones del 20% en lenguado, langosta y bacalao de Kattegat.

El ministro Luis Planas calificaba en el Parlamento de "recorte incomprensible" la reducción de las cuotas de merluza. Adelantaba además que se coordinarán con Francia y Portugal para frenar la rebaja planteada por la Comisión y así garantizar la sostenibilidad de las flotas.

Planas insistía en que España defenderá, al menos, el mantenimiento de las cuotas de 2021 en todas las pesquerías que la Comisión propone reducir porque "para el Gobierno la sostenibilidad biológica de las especies constituye una prioridad, pero también la sostenibilidad de nuestros pescadores y armadores". ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Luis Planas en la última reunión del Consejo de Ministros de Pesca



MINERÍA SUBMARINA, NUEVA AMENAZA EMERGENTE PARA LA PESCA

Godzilla en nuestros mares

“Acorralado” sería el término que define cómo se siente el pescador español al ahogarse entre normativas cada vez más complejas y exigentes. Lamentablemente este artículo no va de películas sino de amenazas que acechan a su forma de vida desde la superficie y también desde las profundidades del océano en forma de minería submarina y terrestre.

Como si de una película de terror japonesa se tratase, la minería submarina podría emerger de las profundidades para impactar de lleno en nuestras costas, cual Godzilla destructor. Hasta el momento, ningún gobierno del mundo se ha atrevido a apostar por la apertura de este tipo de explotaciones, y conseguir que siga así es el objetivo de pescadores y ambientalistas.

En España, las miradas están puestas en los montes submarinos de Canarias, Galicia, mar Cantábrico, Golfo de Cádiz y Mar de Alborán donde el Instituto Geológico, CSIC y varias universidades realizan estudios con vistas a una explotación futura. Sin embargo, hasta ahora, España no ha pedido permiso para iniciar prospecciones. Los principales depósitos conocidos en nuestras aguas son de ferroman-

ganeso, fosforitas, sulfuros y cobalto. En Canarias además hay depósitos de níquel, cobre, niobio y platino. En Galicia y Cantábrico también hay presencia de litio. En Golfo de Cádiz y Mar de Alborán hay depósitos de titanio, zinc y cobre procedentes de concentraciones de la minería en tierra. Un 5% de la demanda de minerales, cantidad que se calcula que podría obtenerse, no vale los efectos tóxicos que los metales pesados dejarían en la cadena trófica y que nos afectaría como consumidores, como usuarios de las playas cercanas y más directamente aún, mermarían nuestros recursos pesqueros y farmacéuticos.

El deterioro medioambiental y social podría ser irreversible

Además de la liberación de gases a la atmósfera como consecuencia de la explotación.

El Parlamento Canario acaba de aprobar por unanimidad solicitar al Gobierno de España que se declare el Monte Tropic como área marina de importancia ecológica y biológica, así como una moratoria en los estudios de minería submarina. “¿Y si el tesoro que se esconde bajo las islas no fuera el telurio, sino esponjas, equinodermos y corales?”, se preguntaban.

LA FIEBRE DEL ORO

La minería en tierra ya mostró sus efectos en la bahía de Portmán don-

ELENA SOLÍS, COORDINADORA DE MINERÍA DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

“La minería submarina llevaría a la ruina al sector pesquero”

Ecologistas en Acción en su informe “Ojos que no ven. La minería submarina en España” defiende que hay datos que demuestran científicamente el impacto negativo de estas explotaciones y lamenta que España esté priorizando los informes técnicos partidarios a estas extracciones frente a las evidencias del deterioro medioambiental y social que produciría.

¿Qué aspectos de las pesquerías españolas se verían afectados?

El pasado mes de julio se publicó un trabajo científico en la revista Marine Policy exponiendo las consecuencias que las nubes de sedimentos provocadas por la minería submarina tendrían sobre la pesca de algunas de las principales especies comerciales. Estas enormes columnas de sedimentos provocadas tanto por la actividad minera en el fondo como por la reinyección de residuos pueden desplazarse cientos o miles de kilómetros dependiendo de las corrientes. Si avanzan los permisos de explotación en el Pacífico, la flota pesquera española sería una de las más expuestas, ya que los efectos de la minería submarina podrían afectar al 15 % de sus



capturas de túnidos en el Océano Pacífico y al 10 % de las capturas de barcos españoles en la dorsal del Atlántico. Los planes de Noruega en su plataforma continental afectarían sobre todo al bacalao.

¿Este peligro incipiente se suma al que ya causa la minería de tierra en el mar como podría ocurrir en Salave?

Efectivamente, al caso de Salave se suman las movilizaciones en la ría de Arousa frente a la mina de cobre de Touro, o a las de la ría de Muros y Noia frente a la mina de estaño y volframio de San Finx, ambas con un impacto grave sobre la actividad en el mar.

¿Por qué hasta ahora España no ha solicitado permisos para estas prospecciones?

La minería submarina es un negocio turbio y altamente especulativo. El colapso de la empresa Nautilus enfrentó a Papúa Nueva Guinea a una deuda multimillonaria



de entre 1957 y 1990, el chorro de residuos de metales pesados de la mina de Peñarroya sepultó la rada murciana. Este desastre no puede caer en el olvido y por eso los pescadores asturianos están en pie de guerra ante la posible apertura de una mina de oro en Salave para el año 2027.

La empresa promotora pretende extraer 32.000 kilos de sulfuro de oro de un yacimiento en Tapia de Casariego. El proyecto contempla el bombeo de las aguas subterráneas, para a través de un emisario submarino depositarlas a 800 m de la costa.

Adolfo García, presidente de la Federación de Cofradías, era rotundo: “Abrir una mina va en contra de nuestro modelo de vida. La pesca asturiana es artesanal y sostenible, además de la mala publicidad que daría una mina a nuestros productos. Asturias dejaría de ser el paraíso natural que reza el eslogan”.

Francisco José González, director general de Pesca del Principado de Asturias



Panorámica del puerto de Tapia de Casariego

aseguraba que el sector no debe alarmarse ya que “es solamente un proyecto y no tiene muchos visos de salir adelante porque nuestra legislación ambiental es muy garantista”. ■



ría y recientemente muchos inversores han decidido apartarse de la aventura de The Metals Company, que precisamente quiere avanzar con proyectos en el Pacífico. Convertirse en Estado patrocinador de una licencia de explotación implica múltiples obligaciones y responsabilidades, sirviendo como responsable subsidiario de los daños y pérdidas que pueda generar la actividad. Por fortuna, tanto los sucesivos gobiernos como las empresas españolas han tenido el buen criterio de no dejarse liar en aventuras de este tipo.

¿Tiene sentido incluir la minería submarina dentro de la Economía Azul?

Este año la Comisión Europea adoptó su estrategia para una economía azul sostenible en el que se excluyó por completo la minería submarina. Esto contrasta con la anterior estrategia adoptada en 2012, que establecía la minería submarina como una de las áreas prioritarias e incluso se atrevía a afirmar que en 2020 el 5% de la demanda de metales se cubriría con minerales de los fondos marinos.

¿Por qué piden una moratoria de 10 años y no la retirada de los proyectos?

Aunque esperamos que tanto en España como en Europa se adopte una prohibición absoluta, la petición internacional de una moratoria también tiene que ver con la propia arquitectura de la Convención sobre el Derecho del Mar y la insuficiencia de datos científicos sobre los impactos de la minería submarina que permiten avalar la actividad. Cada año nuevos estudios y evidencias demuestran que los impactos que tendría la minería submarina a escala planetaria son simplemente inasumibles. Es la hora de llevar estos acuerdos a la práctica.

Mar



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

medio ambiente

EL DÍA MUNDIAL DE LOS OCEANOS ANALIZA EL IMPACTO HUMANO Palabra clave: sostenibilidad

La abrupta aparición de la pandemia nos hizo poner el tono en la investigación, ya entonces el protagonismo fue para la ciencia... ahora que se dilata un horizonte sin fin como el Día Mundial de los Océanos: el año pasado se centró en la innovación y esta 2021 trata sobre "El océano: vida y medios de subsistencia". ¿Conocemos sus aportaciones a nuestro sustento, a la limpieza de la atmósfera, a la biodiversidad, a la provisión constante que necesitamos?

El mar precisa
que extrae

Mar

Medios digital
nuevas opor

Medios digital
nuevas opor

Directora del ISM
"Vamos a fortalecer la
comunicación con el sector"

Mar

Tensión en el arrastre
del Mediterráneo

El reparto de sardina
no convence

Día Mundial de los Océanos
Vida y subsistencia

La ONU
afrenta esto
dia tras haber
presentado
este año dos
informes sobre
el estado global
de los océanos

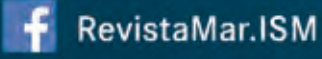
En octubre, la organización se presenta como el gran catalizador de cambios para los años venideros. El programa para el medio ambiente de la ONU se lo presenta a principios de año con un informe de situación titulado "Hacer del planeta un lugar más saludable". En el subtítulo figura "Un plan científico para abordar la triple emergencia del clima, la biodiversidad y la contaminación", basado en datos de la evidencia de tiempos pasados y la evidencia de tiempos presentes. Entre las medidas de tiempo pasado se encuentran: incendios, energía, gestión de tierra (que incluye agricultura, silvicultura, ganadería, etc.) y hábitats acuáticos (como los océanos, ríos, lagos, etc.). En el informe se hace hincapié en el hecho de que los océanos están siendo afectados por actividades humanas como la contaminación, el tráfico y el calentamiento global.

En octubre, la organización se presenta como el gran catalizador de cambios para los años venideros. El programa para el medio ambiente de la ONU se lo presenta a principios de año con un informe de situación titulado "Hacer del planeta un lugar más saludable". En el subtítulo figura "Un plan científico para abordar la triple emergencia del clima, la biodiversidad y la contaminación", basado en datos de la evidencia de tiempos pasados y la evidencia de tiempos presentes. Entre las medidas de tiempo pasado se encuentran: incendios, energía, gestión de tierra (que incluye agricultura, silvicultura, ganadería, etc.) y hábitats acuáticos (como los océanos, ríos, lagos, etc.). En el informe se hace hincapié en el hecho de que los océanos están siendo afectados por actividades humanas como la contaminación, el tráfico y el calentamiento global.

CONSULTA LA REVISTA MAR

Solicita tu suscripción en papel enviando tu nombre y dirección a:
revista.mar.ism@seg-social o accede a la versión online en www.revistaMar.es
y en ISMarina publicaciones <http://ismarina.doopaper.net/>

También puedes seguirnos en redes sociales:



EN DEFENSA DE LOS PROFESIONALES DEL MAR

Más que un bello horizonte



J. Casado

La pesca como sector, los profesionales que viven del mar en la Unión Europea merecen un reconocimiento y una consideración por su contribución a la seguridad alimentaria, por su aportación a la sostenibilidad de esa actividad y a la conservación de las especies marinas. Estos profesionales son, por razones obvias, los primeros interesados en conservar el medio del que viven. Para ellos, para todos los que llevamos el salitre en las venas, el mar es mucho más que un bello horizonte azul. Es nuestra vida. Formamos parte de él. Llevamos siglos aportando proteínas de alta calidad a la dieta europea, manteniendo contra viento y marea la vida en las comunidades costeras y generando, custodiando y transmitiendo un patrimonio cultural y etnográfico que está en las mismas raíces de la diversidad en que se basa la Unión Europea.

La falta de reconocimiento social tiene enormes consecuencias en ámbitos como el de la seguridad social o las enfermedades profesionales

Fuimos de los primeros en tomar conciencia de la finitud de los recursos de los que vivimos. El puerto al que me asomo hoy cuando regreso a Bermeo desde Bruselas es muy distinto al que me vio despedir a mi padre costera tras costera. En esos mismos muelles mi madre y su cuadrilla de neskatillas y rederas abastecían barcos, repasaban aparejos y formaban mucho más que una retaguardia. Porque la vida en tierra, en ausencia de los hombres que salían a la mar, pivotaba sobre aquellas capitanas. Además de la visibilidad y reconocimiento social que merecen por ello, hoy seguimos trabajando para que se reconozca, en el plano estrictamente profesional, su aportación al normal funcionamiento del sector. Este vacío tiene enormes consecuencias en ámbitos como el de la seguridad social o las enfermedades profesionales.

Así, los pescadores europeos han ido adaptando sus artes de pesca, sus técnicas, sus barcos, su quehacer, a la realidad. Fueron los primeros en constatar a dónde conduce la pesca sin medida y padecer en sus rentas el impacto de la drástica reducción de cuotas y capturas. Y los primeros en reclamar planes de gestión a largo plazo.

Hoy la Unión Europea es líder mundial en sostenibilidad y control de sus actividades pesqueras. Es obvio que se puede seguir mejorando. Pero los acuerdos pesqueros son, si se comparan con otros comerciales o de cooperación que firma la Unión, realmente exigentes.

PROTEGER LO NUESTRO

Una de las cuestiones en las que hay que seguir trabajando es en la protección de las producciones europeas obtenidas en estas condiciones de sostenibilidad ambiental y social frente a las que no cumplen estos requisitos. Para ello llevamos años apostando por la trazabilidad y la diferenciación como herramientas para distinguir las producciones europeas de calidad. Nosotros, sin duda apostamos porque su primera denominación “De la granja a la mesa” incorpore también al sector. Por eso apoyamos que se rebautice como “Del mar y la granja a la mesa”. El nuevo reglamento de control es otro importante paso para garantizar el cumplimiento de las normas y mejorará el seguimiento que todos los estados miembros hacen de la actividad pesquera. Se trata, de compatibilizar sostenibilidad con rentabilidad y no perder de vista que, sin ambas, la supervivencia de las comunidades costeras es imposible.

Los pescadores europeos no son depredadores despiadados, saben que el pan para hoy de la sobrepesca es hambre para mañana

Por estas razones es urgente e inaplazable que las autoridades comunitarias se impliquen en la defensa pública de un sector que opera bajo estrictas condiciones de control y rigurosos estándares de sostenibilidad. La gente del salitre escucha habitualmente reproches de muchas entidades y organizaciones que deberían de profundizar más en los verdaderos problemas del sector. Para muchos de sus portavoces el mar es poco más que un bello horizonte al parecer perturbado por quienes vivimos en la orilla desde siempre. No debe olvidarse que las comunidades costeras formamos parte del ecosistema que se dice proteger.

Los pescadores europeos no son depredadores despiadados. Es obvio que el pan para hoy de la sobrepesca es hambre para mañana para un pescador. Conviene recordárselo especialmente a quienes solo se fijan en el precio cuando compran una lata de bonito en el supermercado. Puede además que la consuman una noche ante el televisor, sobrecogidos por el último reportaje sensacionalista (otro modelo de negocio) sobre lo malas que somos las gentes del salitre. ■



IZASKUN BILBAO BARANDICA
EURODIPUTADA DE EAJ-PNV GRUPO RENEW EUROPE

VII JORNADAS SOBRE LA MUJER EN EL MAR

Sereas: historias con coraje



Hablar de Rita, de Conchi, de Guadalupe, o de Sara es poner nombre y cara a mujeres “valientes y fuertes” que con su trabajo diario (algunas jubiladas, otras aún en activo) constituyen la base del sector pesquero en Galicia. Un sector de estructura piramidal en cuya cúspide se sitúan hombres pero que en la base están estas mujeres. Ellas son protagonistas de los tres vídeos que el consorcio “Sereas”, de la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar) y la Fundación Clúster de Conservación de Productos del Mar (Funpromar), presentó en las VII Jornadas Divulgativas sobre el Papel de la Mujer en el Sector Pesquero y Conservero desarrolladas en Vigo.

Las mujeres sustentan la base del sector pesquero en Galicia

La sede de la Diputación de Pontevedra en Vigo acogió el pasado 26 de octubre las “VII Jornadas Divulgativas sobre el Papel de la Mujer en el Sector Pesquero y Conservero. Referentes del Presente y del Pasado”. En su objetivo por dar visibilidad al trabajo de la mujer en el mar, la organización “Sereas” presentó tres documentales que reflejan el importante y no siempre bien reconocido papel que las féminas han tenido y tienen en el sector pesquero en Galicia.

Juan Manuel Vieites, secretario general de Anfaco-Cecopesca, inauguró las jornadas diciendo que las protagonistas de las historias filmadas son “mujeres destacables que han dado lo mejor de sí, aportando valor añadido con su saber hacer”. Vieites destacó el papel que las mujeres han tenido en el desarrollo del complejo mar-industria en Galicia donde han sido “su activo más importante”. Además, agradeció la labor que realiza “Sereas” por visibilizar y dar a conocer la lucha de estas mujeres por mejorar sus condiciones laborales y también las del sector, sirviendo de ejemplo a las trabajadoras actuales y a las que están por venir. El presidente de Fundamar, Javier

Touza, destacó el importante papel que han desempeñado y desempeñan las rederas, las conserveras, o las mariscadoras pero insistió en que, “aún avanzando y mejorando, seguimos teniendo un déficit en la pesca extractiva, en los barcos o en las gerencias de empresas”. Touza señaló que en la cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) hay ejemplos de mujeres armadoras en altura y gran altura y dijo que, dado que el principal problema que se vive en el mar es la falta de relevo generacional, sería “un suicidio prescindir del talento de las mujeres que trabajan en el sector y de aquellas que estudian en escuelas de formación náutico-pesquera con el objetivo de desarrollarse profesionalmente en el mar”, señaló.

VÍDEOS DOCUMENTADOS

En esta séptima edición, Sereas presentó el documental “Pegadas Esvaecidas” (“Huellas dedibujadas”) en el que varias mariscadoras jubiladas hablan con nostalgia de su trabajo como recolectoras de materia prima para las conservas. También mujeres sindicalistas luchando por mejorar las condiciones laborales en el sector o incluso la primera trabajadora social de Galicia contando cómo una de las principales tareas que se le encomendó era mejorar la higiene en las fábricas y crear guarderías para que las mujeres pudieran conciliar.

También se proyectaron los vídeos “As redeiras da Guardia” (Las rederas de La Guardia) y “Continuidade en feminino” (“Continuidad en femenino”). En el primero, las rederas explican su trabajo las dificultades que

Se pretende crear un archivo documental de trabajadoras del mar que sea referente para las futuras generaciones

encuentran en el día a día. En el segundo, Sara Muñiz, directora de la conservera La Vieira de Vilanova de Arousa, detalla cómo ha llegado a dirigir la empresa que fundó su abuelo y cómo en su gestión combina los valores de humildad que le transmitieron sus antepasados con la innovación de los tiempos modernos.

Fundamar y Funpromar se unieron en 2017 para dar a conocer el papel de la mujer en el sector a través de “Sereas” (“Sirenas” en gallego). Con esta intención desarrollaron jornadas divulgativas, filmaron vídeos, documentaron fichas y crearon el portal www.sereasdomar.org. Instituciones como la Diputación de Pontevedra o el Concello de Vigo respaldan y apoyan esta acción divulgadora porque liga tradición e innovación, presente y futuro. En este sentido, la responsable de Igualdad del Consello de Vigo señaló que “hay que seguir trabajando” porque pese a que los hombres han ocupado tradicionalmente los puestos más importantes y mejor pagados, el trabajo de la mujer en el mar es muy importante porque vertebra a todo el sector. ■

ANA DÍAZ



Aún faltan más mujeres embarcadas

PROYECTO DE UTILIZACIÓN DE RESTOS MARINOS PARA FABRICAR BIOFERTILIZANTES

Residuo en el mar, útil en tierra

La carambola es triple: se potencia la producción de alimentos, se reutilizan residuos orgánicos, en este caso procedentes del mar, y se actúa contra el cambio climático al limitar importaciones y apostar por el autoconsumo. El proyecto Sea2Land involucra a once países que se han propuesto de aquí a 2024 desarrollar fórmulas de economía circular para producir a gran escala biofertilizantes a partir del procesado del pescado y los subproductos de la acuicultura.

Reducir, reutilizar y reciclar son las claves de la bioeconomía, que aspira a la máxima eficiencia de los recursos disponibles. En este campo se sitúa la iniciativa Sea2Land, liderada por Neiker y desarrollada por AZTI junto a otras instituciones y empresas, cuyo objetivo es desarrollar y adaptar tecnologías para recuperar nutrientes de los excedentes de las

industrias de procesamiento de pescado y de la acuicultura.

La propuesta es interesante porque dibuja un ciclo perfecto: lo que se desecha de la actividad desarrollada en el mar se transforma en beneficio para la tierra, con lo que a la ventaja económica en forma de ahorro de costes se añade un rotundo efecto positivo sobre el entorno ambiental.

El procesamiento de productos del



mar permite obtener subproductos que, en su mayoría, se procesan en harina y aceite de pescado para la alimentación animal. Pero la FAO estima que aún entre el 25% y el 30% del total de pescado o marisco termina como desperdicio junto con otras corrientes secundarias resultantes de su tratamiento industrial.

Se de la circunstancia además de que este residuo contiene minerales como nitrógeno, fósforo, potasio, hierro, cobre o zinc, además de vitaminas y otros compuestos, que podrían recuperarse y utilizarse para la producción agrícola europea.

POR LA ECONOMÍA CIRCULAR

El proyecto Sea2Land se enmarca dentro de la estrategia europea del Green Deal y el Nuevo Plan de Acción para la Economía Circular en Europa. Cuenta con un presupuesto global de 8,8 millones de euros y la participación de hasta 26 entidades distintas de once países, aunque la coordinación global de la iniciativa corresponde al centro científico y tecnológico Neiker, Instituto Vasco de Investigación y Desarrollo.

El propósito es producir fertilizantes de base biológica (BBF), para lo que se van a desarrollar proyectos piloto de producción regional con idea de que, una vez testados, se puedan replicar en toda Europa, impulsando de esta forma el crecimiento local. Los proyectos pilotos ya están definidos y ahora se encuentran en fase de desarrollo y pruebas.

En total, se implementarán nueve tecnologías en seis áreas muy representativas del sector pesquero europeo: Norte, Báltico, Atlántico, Cantábrico, Mediterráneo y Mar Adriático. El cen-

Conserval, otra forma de reciclar

Cetaqua Galicia lidera el proyecto Conserval, destinado a desarrollar tecnologías para revalorizar en forma de productos saludables subproductos como cabezas de pescado, espinas o pieles, hasta ahora destinados fundamentalmente a la producción de harinas de pescado. También incluye la gestión de aguas residuales del sector conservero en Galicia y el Norte de Portugal.

Se trata de un proyecto colaborativo entre España y Portugal cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER a través del Programa Interreg V-A España-Portugal (POCTEP) 2014-2020. A mediados del pasado mes de noviembre la sede de Anfaco-Cecopesca acogió una jornada de difusión del proyecto en la que se presentaron resultados. Ácidos grasos volátiles específicos, aceites de pescado con elevado contenido en Omega 3 e hidrolizados proteicos con alto valor son los productos generados a partir de esta materia prima.

tro tecnológico AZTI se encarga de coordinar los proyectos piloto enfocados a la industria pesquera. Colabora también en esta tarea Barna, empresa especializada en hidrólisis de desechos de pescado.

MENOS DEPENDENCIA EXTERIOR

La idea de revalorizar estos descartes pesqueros da respuesta además a otra situación peculiar, como es el hecho de que el 80% del consumo de fertilizantes que se produce en Europa proviene de fuentes fósiles y procesos industriales que exigen el consumo de grandes cantidades de energía, así como de fuentes no renovables como pueden ser el fósforo, elemento clave para la agricultura y clasificado como material crítico por la Unión Europea.

Miriam Pinto, responsable del proyecto en Neiker, explica que el consumo de fertilizantes en la UE está creciendo en los últimos tiempos a un ritmo del 3% anual. Además,

El proyecto, que se desarrollará hasta 2024, involucra a empresas, instituciones y universidades de once países

más de la mitad de los fertilizantes utilizados son sintéticos y nos llegan de fuera de la Unión Europea, lo que se traduce en "altos costes logísticos, altas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y una alta dependencia de terceros países, a menudo con inestabilidad política y económica".

Además, el carácter estratégico que tiene el sector agrícola hace muy recomendable reducir esa dependencia exterior, señala la experta.

TECNOLOGÍA Y GESTIÓN

Las tecnologías que se van a poner en marcha dentro del proyecto Sea2Land son las siguientes: compostaje avanzado, biosecado, concentración y extracción por congelación, produc-

Sea2Land plantea reducir la importación de fertilizantes: el 80% procede del exterior y de fuentes no sostenibles

ción de algas, pirólisis, tecnología de membranas, extracción de quitina, fraccionamiento termomecánico, hidrólisis enzimática.

La idea es aplicarlas a diferentes subproductos que sean típicos en cada una de las áreas de implementación del proyecto y servirán para producir varios tipos de biofertilizantes, tanto para su uso en cultivos locales como para la exportación.

Según Miriam Pinto, se trata de tecnologías que se han aplicado a otros residuos desde hace tiempo pero que deben ser adaptadas a estos materiales en concreto. Además, se ponen en marcha también "combinaciones de tecnologías completamente nuevas o adaptaciones específicas para los subproductos pesqueros a los que nos enfrentamos".

MODELO REPLICABLE

Se trata por tanto de una propuesta innovadora a escala tecnológica pero también, señala, "como modelo de gestión", ya que la finalidad de la iniciativa es "plantear modelos circulares y locales pero, a su vez replicables en otras regiones" por lo que su éxito dependerá también en buena medida de su capacidad de desarrollar propuestas que puedan implementarse en otras zonas.

En este sentido, destaca que, a pesar de tratarse de un proyecto de ámbito europeo, uno de los países que intervienen en él es Chile, "una gran potencia pesquera que puede beneficiarse de los desarrollos que se generen en el proyecto pero, a su vez, puede proporcionarnos conocimiento e iniciativas que desde Europa no hemos contemplado".

Como señala la responsable de Nei-





ker, los problemas ambientales como las emisiones descontroladas, o aspectos sociales como las desigualdades en la alimentación mundial "son globales y debemos abordarlos de manera global".

PUESTA EN PRÁCTICA

El momento actual del proyecto se concreta en el desarrollo de los distintos pilotos, que "requieren de un gran trabajo y posteriores reajustes y optimizaciones, y por otra parte estamos identificando los desequilibrios nutricionales en cuanto a agricultura de toda Europa".

Como se señaló antes, el centro tecnológico AZTI se encarga de los proyectos piloto que están directamente relacionados con la industria pesquera. Las actividades ligadas a la acuicultura marina cuentan con el liderazgo de la Universidad de Vic, "que desarrollará pilotos para la recuperación de nutrientes". Según explica Pinto, "ellos lideran este paquete de trabajo donde también participan,

AZTI lleva los proyectos piloto relacionados con el sector pesquero y la Universidad de Vic los de acuicultura

con sus correspondientes pilotos, las zonas del Mediterráneo, Atlántico y Mar del Norte".

Pero una vez definidas las necesidades, establecidas las técnicas más adecuadas para desarrollar el trabajo y testados los proyectos piloto, la clave del éxito estará, sin duda, en su implementación más allá de un escenario de testeo.

En este sentido, Miriam Pinto señala que el sector pesquero y el acuícola tendrán que involucrarse en ello "organizando las recogidas para que estos subproductos puedan ser gestionados adecuadamente, comunicar las soluciones encontradas y ser partícipes de estos modelos de negocio circular que buscan el beneficio de todos los sectores: el pesquero y acuícola porque reduce su impacto y proporciona materia prima, y el agrario porque se suministra de nutrientes que de otra manera serían desperdiciados". ■

IÑAKI MORENO

CENTRADOS EN IMPULSAR LA I+D+i EN EL MAR

XX Aniversario del Cetmar



Sede del Cetmar en Vigo

Hablar del Centro Tecnológico del Mar-Fundación Cetmar es hablar de investigación y conocimiento marinos. Este centro, ubicado en la zona de Bouzas, en Vigo, nació en 2001 de la mano de la Xunta de Galicia y el Ministerio de Ciencia e Innovación que vieron la oportunidad de aprovechar las potencialidades que España y Galicia tienen en materia de investigación, formación náutico-pesquera, acuicultura y desarrollo empresarial ligado al sector naval y a la transformación de productos del mar para impulsar su creación.

A la celebración del XX aniversario

En el patronato de la Fundación Cetmar están presentes las Administraciones, Universidades y centros de investigación

El Centro Tecnológico del Mar-Fundación Cetmar acaba de cumplir 20 años dedicados a la investigación marina. Se trata de una fundación pública promovida por la Xunta de Galicia y el Ministerio de Ciencia e Innovación cuya misión es trabajar por un sector marítimo y pesquero más sostenible y competitivo. A lo largo de estas dos décadas ha impulsado la I+D+i en el mar en casi 600 proyectos. Su directora, Paloma Rueda, nos abrió las puertas del centro con motivo de este aniversario.

acudieron la secretaria general técnica de la Consellería del Mar, Silvia Cortiñas, la delegada de la Xunta de Galicia en Vigo, Marta Fernández, miembros del Patronato de la Fundación y antiguos socios y colaboradores.

Desde su creación, la Fundación Cetmar se ha implicado en “la mejora del medio marino y sus recursos así como la de los sectores que viven del mar fomentando la innovación y la sostenibilidad ambiental, social y económica”, dice su directora, Paloma Rueda. La institución ha participado en cerca de 600 proyectos y servicios junto a 1.800 socios repartidos por 70 países de todo el mundo. Su ámbito de ac-

tuación es regional, nacional, europeo e internacional contando con distintas fuentes de financiación en todos estos niveles. Por ejemplo, a nivel autonómico participa de fondos de la Xunta. A nivel nacional, de programas de la Fundación Biodiversidad, la Agencia Española de Cooperación



En el laboratorio, se prueban y reparan boyas

Internacional para el Desarrollo o el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y, desde Bruselas, recibe apoyo financiero de la Comisión Europea, del Fondo FEMP o del programa Horizonte 2020, entre otros. El presupuesto destinado a proyectos ha ido creciendo en estas dos décadas, gestionándose en todo este tiempo más de 316M€ en distintas investigaciones.

SIETE ÁREAS DE ACTUACIÓN

Un total de 48 profesionales planifican, diseñan, coordinan e implementan proyectos sostenibles y programas comunitarios. “Su carácter

Su objetivo es mejorar el medio marino, sus recursos y el de todos los sectores que viven del mar

multidisciplinar y su sólida experiencia en el sector marino, pesquero y acuícola son nuestra fortaleza”, dice su directora. Además de contar con una secretaría general, núcleo administrativo del centro, la Fundación Cetmar se estructura en siete áreas de actuación.

*** Control y Gestión del Medio y los Recursos Marinos.** Coordinada por Marisa Fernández Cañamero, en esta sección trabajan siete personas más en proyectos dirigidos a la lucha contra la contaminación marina y la protección de la costa desarrollando acciones con las que hacer frente a posibles vertidos de petróleo o sustancias químicas, analizando la calidad de las aguas, previniendo y mitigando las basuras marinas y los contaminantes emergentes. También buscan la gestión sostenible de los recursos gestionando y planificando el espacio marítimo o desarrollando herramientas y planes de gestión de la pesca y la acuicultura.

*** Tecnología de los Productos Pesqueros.** Coordinada por Julio Maroto, esta sección se compone de un equipo de cinco personas que investigan en la valorización de subproductos y recursos marinos para obtener productos de alto valor añadido mediante el uso de biotecnología azul. También en seguridad alimentaria, envases activos y evaluación organoléptica. En procesos industriales como la automatización y robotización de parques de pesca de buques congeladores o en el diseño de medidas técnicas y operativas para reducir la captura accidental de aves. Además, colaboran con otras áreas del centro en temas ambientales.



Paloma Rueda, directora del Cetmar

* **Unidad de Tecnologías Marinas** donde Silvia Torres coordina a un equipo de siete personas que se ocupan, entre otras cosas, del diseño, instalación y mantenimiento de la red meteorológica oceanográfica del Observatorio RAIA, del desarrollo y adaptación de nuevas tecnologías de monitorización para el medio: robótica marina o aplicaciones para web y dispositivos móviles.

* **Socioeconomía de la Pesca.** Área coordinada por Rosa Chapela y en la que trabajan siete personas más haciendo estudios socioeconómicos del sector, analizando los mercados y los consumidores; interactuando con los stakeholders asesorándoles en materia legal y gobernanza o realizando acciones de comunicación con los medios.

***Promoción y Transferencia de Tecnología.** Rosa Fernández dirige

Se financia a través de programas regionales, nacionales, europeos e internacionales. En este tiempo ha colaborado con socios de 70 países

un equipo de cuatro personas especializadas en la promoción de tecnologías y gestión del conocimiento para facilitar la transferencia de resultados a la innovación. Las actividades de promoción incluyen la vigilancia del entorno tecnológico, la prospectiva para actuar anticipadamente, el refuerzo de estrategias de comunicación y difusión y la colaboración con los agentes interesados en cualquier proceso de I+D+i

* **Formación.** Lucía Fraga coordina este área en el que trabajan otras tres mujeres. Organizan cursos a demanda, diseñan programas educativos y material didáctico, realizan actividades divulgativas de cultura oceánica y colaboran con el Centro de Formación A Aixola.

* **Cooperación internacional.** Cinco personas coordinadas por Guadalupe Martín trabajan en este departamento que colabora con terceros países ayudándoles en el desarrollo de los sectores pesquero y acuícola, formando a sus profesionales o diseñando planes estratégicos.

PROYECTOS ACTUALES

“Pese a las dificultades que trajo la pandemia, la Fundación Cetmar continuó en el 2020 su labor investigadora para paliar y mejorar el declive de la salud de los océanos y, por consiguiente del planeta”, afirma su directora. Tarea en la que, según su opinión, “debemos trabajar unidos administraciones, instituciones, centros de investigación, entidades, empresas y profesionales del sector marítimo-pesquero”.

La lucha contra la contaminación con especial incidencia en la gestión de la basura marina; la valorización de pro-

ductos y subproductos pesqueros; la gestión de los recursos; la formación en el ámbito-pesquero; la oceanografía operacional y las tecnologías marinas, así como aspectos sociales y económicos ligados a la pesca y a la cooperación internacional han centrado las líneas de actuación de la mayoría de las acciones llevadas a cabo el año pasado y en el que Paloma Rueda destaca el valor del equipo humano que, procedente de distintos ámbitos profesionales, “se ha adaptado a las circunstancias sin menoscabar nuestra labor a favor del medio marino y de su sostenibilidad”. Entre los proyectos actuales en los que trabaja la Fundación destacamos algunos como CleanAtlantic, cuyo objetivo es proteger la biodiversidad y el ecosistema marino mejorando las capacidades para prevenir, monitorizar y eliminar la basura marina en el Espacio Atlántico a través de la cooperación regional; Sea-

La lucha contra la contaminación, la gestión sostenible de los recursos y la monitorización costera son algunas de sus líneas de investigación

food Age, que busca la elaboración de alimentos de origen marino orientados a un envejecimiento saludable; Red-Obs, la Red de plataformas océano-meteorológicas de la Xunta de Galicia; Cvmar+i, que promueve la innovación industrial en torno a la biotecnología marina; ICONO, iniciativa para la promoción de la cultura marina y el conocimiento del océano; Climefish, que estudia el impacto del cambio climático en la pesca y la acuicultura en Europa; 2019_Fonseca, que ofrece asistencia técnica para mejorar la sostenibilidad de bancos marisqueros y los ingresos de siete grupos de mujeres en varios municipios hondureños o la gestión del centro de formación Aixola, en Marín, que, a través de un programa de enseñanza no reglada, busca la inserción laboral a través de oficios marineros de personas que en su día abandonaron los estudios. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ



El objetivo del Cetmar es proteger el océano y sus recursos. Imagen tomada desde la isla de Ons



ALGECIRAS ACOGE LAS PRIMERAS AUDITORÍAS EN LA UE DE INSTALACIONES A BORDO

Aguas de lastre más seguras

Septiembre de 2024 es la fecha límite marcada por la Organización Marítima Internacional (OMI) para que se implante de forma generalizada la norma D2 sobre vertidos de aguas de lastre. Dos años y medio puede parecer un plazo lejano, pero la exigencia tiene una complicación técnica que obliga a plantearse ya para evitar prisas de última hora. Las primeras auditorías que se han realizado en la Unión Europea sobre funcionamiento de las plantas de tratamiento instaladas a bordo han tenido lugar recientemente en el Puerto de Algeciras.

Hasta los años 70 del siglo pasado no hubo una conciencia clara de la cantidad de problemas ecológicos, económicos y hasta de salud que pueden generarse con los vertidos incontrolados de las aguas de lastre de los buques. Bacterias, microbios,

pequeños invertebrados, huevos, larvas, etc., pueden sobrevivir y establecerse en el medio de acogida, haciéndose fuertes y convirtiéndose en especies invasoras que en algunos casos llegan a ser dominantes. El crecimiento del transporte marítimo a nivel mundial apunta a que las

posibilidades de que esto ocurra son cada vez mayores, lo que obliga a actuar con prontitud.

ANTES DE 2024

En 2004 se firmó el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre (BWT, por sus siglas en inglés) y los sedimentos de los buques (conocido como Convenio BWM), que no entró en vigor en todo el mundo hasta septiembre de 2017.

A partir de esta norma, las naves deben gestionar su propia agua de lastre para suprimir o neutralizar los organismos acuáticos antes de que se descargue en otro sitio.

Para aplicar esta regulación -en los buques de los estados que han suscrito el convenio, como es el caso de España- se fijaron en su día dos fases de ejecución:

- la **norma D-1**, que implicaba la exigencia de que el buque cambie el agua de lastre en mar abierto -a 200 millas marinas de la costa en aguas de una profundidad de al menos 200 metros-

- la **D-2**, que prevé un sistema de gestión del agua antes del vertido que restrinja los organismos viables permitidos que se van a descargar con ella y limite la presencia de elementos potencialmente dañinos.

Todos los buques de nueva construcción están obligados desde el año 2017 a cumplir ambas exigencias. Los ya existentes, por su parte, tienen como límite máximo para disponer de la tecnología la fecha de septiembre de 2024.

Su aplicación implica importantes inversiones de las empresas navieras para incorporar las tecnologías

necesarias a los buques, complejas inspecciones por parte de las autoridades marítimas y, como derivada inevitable de todo cambio en el sector, condicionantes logísticos para los puertos.

PRIMERAS AUDITORÍAS

En España, Puertos del Estado ha coordinado las primeras pruebas de comprobación del buen funcionamiento de las plantas de tratamiento instaladas a bordo, en cumplimiento del Convenio de Aguas de Lastre. Se

Las obligaciones de los buques

Los posteriores a 2017 deben cumplir la norma en su totalidad y los anteriores, al menos han de seguir las pautas de cambio de las aguas de lastre. Pero hay exigencias que afectan a todos:



PLAN DE GESTIÓN: específico del buque, recoge las medidas que han de adoptarse para implantar las prescripciones sobre gestión del agua de lastre y prácticas complementarias indicadas en el Convenio.

LIBRO DE REGISTRO: recoge cuándo se toma el agua de lastre, cuándo es distribuida o tratada y cuándo se descarga, en el mar o en una instalación. También da fe de las descargas accidentales o excepcionales.



CERTIFICADO INTERNACIONAL: para buques de arqueo bruto igual o superior a 400, lo expide el Estado de abanderamiento y certifica que el buque cumple lo dispuesto en el Convenio BWM. También especifica qué norma cumple el buque, así como la fecha de expiración del Certificado.

trata de tests pioneros en la Unión Europea y los terceros en todo el mundo, después de los practicados en Singapur y Australia.

La auditoría ha tenido lugar en Algeciras y ha contado con el apoyo técnico de la Capitanía Marítima del Estrecho y su servicio de Inspección, además del apoyo logístico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Se han realizado a los buques "Nordic Luebeck" y "Mary".

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) ha participado en el ejercicio en calidad de observador, al igual que la empresa ALFA-LAVAL, fabricante de las plantas de tratamiento a bordo de ambos buques.

Puertos del Estado ha informado de que los resultados y experiencia extraídos de este ejercicio serán puestos a disposición de la Organización Marítima Internacional través de la

Los buques auditados en Algeciras son los primeros que pasan el control en la Unión Europea

Dirección General de la Marina Mercante para consolidar el conocimiento sobre la eficacia de este Convenio Internacional de Aguas de Lastre en esta fase en que se encuentra.

MUCHO TRABAJO POR DELANTE

Según la consultora Clarkson Research, hasta ahora solo 20.483 barcos han instalado o tienen bajo pedido sistemas BWT exigidos por las regulaciones de la OMI, y alrededor de 35.000 embarcaciones en todo el mundo aún carecen de ellos. El límite de septiembre de 2024 está más cerca cuando se mide en tiempos de ejecución de los astilleros, de ahí que la urgencia se traslade a este ámbito: se calcula que este año ha habido un aumento del 700% mensual en la demanda de instalaciones para la gestión de aguas de lastre. ■

IÑAKI MORENO



Optimarr

NO HUNDAS TU SALUD



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES





DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL ISM EN VIGO

Con la altura y la gran altura

Si tuviésemos que nombrar a una ciudad española capital de la pesca elegiríamos sin duda Vigo. Y es que cada esquina de esta ciudad, situada en el corazón de las Rías Bajas, huele a mar. La avenida de Beiramar es una larga arteria de intenso tráfico rodado que va paralela al puerto pesquero, los astilleros y la lonja de pescado. Frente a este exclusivo mercado de productos del mar se ubica la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (ISM). Sus funcionarios aseguran que desde aquí sienten verdaderamente al sector y a todas las flotas.

Rosa Alonso es la directora provincial del ISM en Vigo. Aunque de origen vallisoletano y de tierra adentro, su vida laboral ha estado siempre ligada al Instituto Social de la Marina y al mar, siendo una de las personas que más

años lleva trabajando en puestos de dirección dentro de la Entidad. “Llevo 38 años totalmente implicada y comprometida con el sector y su gente y ahora no concibo trabajar en un destino de secano”, afirma.

Su despacho, de grandes ventanales,

da a la lonja de pescado y, tras este mercado del puerto pesquero, se ve el mar y cómo entran a la ciudad barcos procedentes de todo el mundo con capturas recién pescadas. “Estar tan cerca del puerto permite una conexión total con el espacio en el que trabajas y la gente para quien lo haces. Aquí olemos a mar. No es lo mismo ver a pescadores que terminan su faena y vienen, como aquel que dice, con el traje de pescar puesto. Sentir tan próximos el mar y su gente ayuda, en cierto modo, a entender mejor la problemática del sector. Yo para ellos soy cercana y el Instituto es accesible a los marineros y pescadores”, dice Alonso.

Cruzando la avenida Beiramar, se ven buques de todas las esloras. Flotas de bajura, de altura y de gran altura. “Creo que esto es lo que nos caracteriza y diferencia de la mayoría de direcciones provinciales del organismo. Gestionamos la altura y la gran altura. Son flotas con características especiales y problemas específicos que hay que gestionar de manera diferente”. Hablamos, por ejemplo, de pescadores con distintas nacionalidades, de inmigración, de reconocimientos médicos más exhaustivos, con mayor control y también con mayor precisión a la hora de determinar si una enfermedad crónica puede o no agravarse durante la marea, botiquines más amplios. Son los pequeños detalles a los que se dedica mucho tiempo desde esta dirección provincial. “Temas como el permiso de paternidad de un pescador de gran altura hay que gestionarlo de manera creativa porque muchas veces necesitamos ser creativos para aplicar casuísticas en situaciones que no están norma-

El ISM en Pontevedra cuenta con una Dirección Provincial, en Vigo, y nueve Direcciones Locales

lizadas o reguladas. En este sentido, muchas veces las empresas van por delante de la jurisprudencia”, comenta la directora provincial del ISM en Vigo. De vez en cuando, también se ve al buque hospital “Esperanza del Mar” que para en Vigo para revisiones técnicas o entre mareas aunque su gestión depende de la Dirección Provincial de Las Palmas de Gran Canaria.

DIRECCIONES LOCALES

Según los datos del “Informe Anual de Gestión 2020”, de 31 de diciembre pasado -el último publicado hasta el momento-, el organigrama de la sede del ISM en Vigo se estructura con una directora y una subdirectora a la cabeza que cuentan con un puesto de apoyo y otro de trabajo en la gestión.



Oficina de atención al público

La Dirección Provincial tiene ocho secciones: Afiliación y Recaudación (con un jefe de sección, un jefe de negociado y seis puestos de trabajo), Pensiones (integrada por un jefe de sección, otro de negociado y ocho puestos de trabajo), Pagos y Subsidios (con un jefe de sección, otro de negociado, un jefe de equipo, dos informadores gestor y cinco puestos de trabajo), Desempleo (con un jefe de Sección, un jefe de Negociado, un jefe de equipo y tres puestos de trabajo), Administración (un jefe de Sección y tres puestos de trabajo), Oficina de Información y Atención al Público (un jefe de Sección, un jefe de Negociado, un informador gestor, cinco puestos de trabajo), Secretaría y Personal (con un jefe de Sección, cuatro puestos de trabajo y un ordenanza) y, por último, Formación Marítima. Sección compuesta por un jefe de sección y un puesto de trabajo.

Además, hay tres áreas de gestión: Sanidad Marítima, con doble ubicación en Vigo (a la que están adscritos cuatro médicos y tres titulados medios de actuaciones específicas) y en Pontevedra, donde trabajan tres médicos y tres titulados medios de actuaciones específicas. Un área de Contratación e Instalaciones (con un Asesor Técnico Laboral Marítimo, un puesto de trabajo y un técnico de actividades técnicas) y, finalmente un área de Asistencia Social con un titulado medio de actividades específicas.

Nueve direcciones locales (A Guarda, Redondela, Baiona, Moaña, Cangas, Bueu, Marín, Portonovo y Pontevedra) apoyan y refuerzan el trabajo que se realiza desde la dirección provincial a escala local. Todas cuentan con un director, algunas con puestos de ad-



La cita previa ha sido una herramienta fundamental para trabajar con eficacia y seguridad durante la pandemia

junto al director, todas con informadores, gestor y algunas con ayudante de gestión y servicios comunes.

A fecha de 31 de diciembre de 2020 trabajaban en la Dirección Provincial de Vigo un total de 73 trabajadores, entre funcionarios y personal laboral, y, en las direcciones locales, 42 funcionarios y personal laboral. La media de edad de la plantilla roza los 55 años.

EQUIPO COORDINADO

La responsable del ISM en Vigo afirma que, aunque su trayectoria profesional parece “bastante lineal y, en cierto modo, lógica” al ir ocupando puestos de responsabilidad siguiendo un orden estructural, no ha sido aburrida. “Soy inquieta, no me apalanco. Por eso quiero seguir sin jubilarme, hasta que me dejen”, dice.

Trabaja codo a codo con la subdirectora, M^a José López. Ambas se en-



tienden y complementan. Una aporta la experiencia, al llevar tantos años en la casa y provenir de la Seguridad Social, mientras que la otra, más joven, procede de la Inspección de Trabajo y, pese a no llevar mucho tiempo en este puesto, aporta frescura a la gestión. Las dos forman un buen tándem. Se entienden y trabajan a gusto juntas. “O te dedicas a los Recursos Humanos y a la Administración o te dedicas a impulsar la gestión. Estar a las dos cosas sola es un poco lío”, asegura Alonso. Por ello se reparten tareas, especialmente durante la etapa de confinamiento y la pandemia que había que lidiar con asuntos nuevos como aplicaciones para poder teletrabajar o la ubicación de los espacios de trabajo con distancia de seguridad para evitar contagios. Hoy se ha vuelto a cierta normalidad, aunque se cumplen estrictamente los protocolos establecidos por las autoridades sani-

La Dirección Provincial está situada en una avenida que da al puerto pesquero. Desde los despachos se siente el mar y se entiende a su gente

tarias ya que, tras las distintas reformas que se han hecho en el edificio, las oficinas son amplias y luminosas. Si algo lamenta la directora provincial es la “falta de mandos intermedios para agilizar el trabajo del día a día”. Una labor que, gracias al establecimiento de la cita previa en tiempos del coronavirus, se ha hecho más eficiente. La oficina de atención al público está a pie de calle. Este es el primer contacto que el sector tiene con la Entidad. Allí acuden y la petición del trabajador de prestación, subsidio o curso de formación se recoge y envía a la sección correspondiente donde se tramita.

A fecha de 31 de diciembre de 2020, la Dirección Provincial de Vigo contaba con un total de 8.071 afiliados al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. De ellos, 6.335 estaban englobados en los tres grupos de afiliación y los 1.736 restantes se encontraban registrados en situaciones asimiladas al alta. Cabe decir que el sector es eminentemente masculino (del total de afiliados 6.242 son hombres y 1.829 mujeres). Y por tramos de edad, la mayoría se encuentran entre los 40 y los 59 años. Cabe señalar que, en los últimos cinco años, la afiliación al REM en Vigo ha disminuido en 183 personas. También lo ha hecho el número de empresarios inscritos que han pasado de 773, en 2016, a 711 de 2020.

El año pasado se tramitaron en esta Dirección Provincial un total de 19.610 prestaciones. Las pensiones por jubilación ocupan el 53% de la actividad en el área de Seguridad Social (10.466). Les siguen las de viudedad (5.791), que representan un 30% y las jubilaciones procedentes de incapacitación



Rosa Alonso y María José López están al frente de esta Dirección Provincial

dad (1.446) que son el 7% del total. El importe medio de las pensiones gestionadas en Vigo ha ido creciendo desde el año 2016 de forma regular desde los 981,50€ a los 1.084,11€, de finales de 2020.

Vigo tramita muchas pensiones de jubilación. Ello se debe a que muchos pescadores, aunque hayan trabajado en otras comunidades costeras, vuelven a su Galicia natal a pasar su retiro de la vida laboral.

COMPROMISO CON LA CALIDAD

Rosa Alonso afirma que cuando se empezó a hablar de calidad y de premios a la gestión en el organismo, todos lo tomaron como “obligación” pero, con el paso del tiempo, la calidad se ha convertido en una auténtica “devoción”. “No todos los trabajadores lo entienden así pero el trabajo bien hecho es satisfactorio para todos. Yo intento hacérselo ver a mis trabajadores para implicarnos al máximo en la mejora de nuestro servicio”. La Dirección ya ha obtenido algunos de los sellos a la excelencia que concede la

La oficina de atención al público atiende al sector con cita previa. Es el primer contacto de los trabajadores del mar con la Entidad

Administración. En estos momentos, se está trabajando en varios proyectos para mejorar la digitalización de la sección de pensiones, los archivos telemáticos y homogenizar los buzones, con la intención de que la comunicación interna sea más fluida. “Esto es muy importante para la organización, que haya emails compartidos. Si el trabajo en equipo se hace correctamente y es bueno, las herramientas deben ser en grupo y convertir los buzones personales en buzones más abiertos a todos”, afirma la subdirectora, M^a José López.

EN TIEMPOS DE PANDEMIA

Trabajar durante la crisis sanitaria no ha sido fácil. “Hemos tenido que aprender muchas cosas nuevas y saber adaptarnos a la situación”, dice la directora provincial. Una de las médicas más veteranas en Vigo, Gloria Riesco, califica la situación como “horrible”.

Y es que en esta Dirección Provincial se trabaja con mucha inmigración, con barcos en los que faenan mari-

neros de distintas nacionalidades y que navegan y pescan en todos los continentes. “Tenemos mucha flota de altura y gran altura. Gente que trabaja a muchísima distancia de sus casas. Eso nos condiciona. Gestionar esto no se da en muchos otros sitios porque estos trabajadores tienen problemas específicos y situaciones concretas. Los reconocimientos no son los mismos, los permisos de aptitud para embarcar tampoco. A veces encontramos irregularidades en las condiciones laborales.

Gloria Riesco, la médico, considera a los marineros de altura y gran altura unos auténticos “patas negras”. Faenan en caladeros lejanos en el Índico, en la costa africana, en Chile o Ecuador, en el Atlántico, en la zona del Gran Sol. Áreas que señala en un mapamundi colgado en la pared de su consulta. Conoce bien al sector desde la sanidad. Y asegura que sigue siendo muy duro pese a que las condiciones laborales han cambiado “para bien” en las últimas décadas. “Ahora las mareas son más cortas que antaño y las comunicaciones son más fáciles pero no dejan de estar mucho tiempo fuera de casa, en un medio en ocasiones extremadamente duro y con condiciones de espacio reducidas y turnos de trabajo pesados”. Los reconocimientos médicos para estos pescadores son quizás más “intuitivos”. Se debe estudiar y analizar bien el estado de salud de cada pescador y pensar que no va a cambiar en las semanas o meses que estará en el mar. Recetar fármacos, a los que siguen algún tratamiento, para que no les falte. No todos los trabajadores pueden certificarse como aptos para embarcar en

Desde esta Dirección Provincial se ha colaborado con la Xunta para facilitar la vacunación contra la Covid-19 a las tripulaciones

estos buques, especialmente si sufren alguna patología crónica.

Las medidas de higiene y salud laboral en la zona dedicada a Sanidad Marítima se han extremado. No en vano aquí se juntan personas de distintas procedencias. El ISM ha colaborado con la Xunta para vacunar a los trabajadores del sector. Facilitó a las autoridades sanitarias datos que les ofrecían las empresas para saber cuándo entraban y salían de puerto, de dónde venían, cuántos tripulantes llegaban y posteriormente ha sido en los centros de vacunación asignados donde los marineros se han puesto la vacuna de Janssen que, al ser de una única inoculación, era la que pedía el sector. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ



Aquí se gestiona gran parte de nuestra flota de altura y gran altura

DIRECTORES PROVINCIALES EN CARTAGENA

Apuesta por la gestión digital

Las reuniones presenciales para la coordinación de la gestión, que dos veces al año se celebraban entre las direcciones provinciales del ISM, se han retomado tímidamente, tras el parón obligado por la Covid. En esta ocasión, con una fórmula de reunión híbrida –presencial/“on line”–, se hizo balance de los últimos proyectos de la entidad, cuyo denominador común es la apuesta decidida por lo digital como instrumento para ampliar y mejorar la atención a la ciudadanía.



Solo una pequeña parte del equipo directivo y los responsables de las direcciones provinciales del Mediterráneo compartieron mesa en la reunión en Cartagena. El resto participaba en formato digital. Ha sido más de un año sin celebrar este tipo de reuniones presenciales. De hecho, esta es la primera tras la pandemia, y también sin Luis Casqueiro, para el que hubo unas palabras de recuerdo.

Durante su intervención, la directora del Instituto, Elena Martínez Carqués, introdujo las cuestiones fundamenta-

La nueva app “ISM en tu bolsillo” incorpora también el simulador de pensiones “Jubimar”

les en que se encuentra inmerso el organismo en el ámbito de la gestión. Comenzó, destacando la participación del ISM en la coordinación de la vacunación de la gente de mar, que se saldó “sin problemas con el protocolo de envío de información a las consejerías de las comunidades autónomas” y ya adelantó que es posible que haya que reactivarlo por la prescripción de inocular una segunda dosis de la vacuna de Janssen. La apuesta digital del Instituto es importante. En este sentido, la directora destacó el “gran éxito” que está teniendo en el sector la nueva app “ISM

en tu bolsillo”: una herramienta que permite consultar todos los aspectos que necesita un ciudadano ante la Seguridad Social: como trabajador, desempleado, pensionista, etc.

Asimismo, Martínez anunció la puesta en marcha en unos meses de la versión digital de la revista “Mar”, que se compatibilizará con el formato en papel y permitirá ofrecer una mayor difusión de las actividades del Instituto, como sucede también con la reciente incorporación del organismo a redes sociales, como Facebook (revistaMAR.ISM) y tweeter (@ISMrevistaMar).

Como no podía ser de otra forma, y tras hacer una relación de los proyectos en los que se está trabajando, la responsable del ISM citó algunos de los aspectos más destacados de la Ley de pensiones que se pretende aprobar el año que viene y que, entre otras medidas, supondrá la separación de fuentes de financiación y la eliminación de gastos impropios; la revalorización de las pensiones con el IPC y, acercar la edad legal y la edad real de jubilación haciendo más equitativos los coeficientes reductores por edad aplicables a la base reguladora, entre otras cuestiones.

FORMACION A MEDIDA

En cuanto a la formación marítima y sanitaria, la directora puso en valor las mejoras que se están incorporando al contratar servicios para impartir cursos, así como los esfuerzos realizados para la simplificación de la gestión.

En esta cuestión ahondó el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, quién anunció que el Plan de Formación

El Plan de Formación 2022 tendrá en cuenta la ampliación del plazo de validez de los certificados de formación

para 2022 tendrá en cuenta las demandas tanto de los alumnos como de las entidades del sector, y la ampliación del plazo de validez de los certificados de formación decidida por la Dirección General de la Marina Mercante. Por tanto, el Instituto incluirá cursos superreducidos y optimizados, que permitan ofrecer el mayor número posible de formación en la fecha establecida.

Pérez Toribio anunció también la próxima aprobación de un Real Decreto que, como novedades, incorpora: la posibilidad de que los médicos de sanidad marítima puedan determinar la sustitución de fármacos en el botiquín; el procedimiento telemático para la revisión de botiquines; la regulación del continente y conte-





El equipo directivo y los directores provinciales del Mediterráneo

nido de los botiquines, y la extensión del botiquín C de las diez millas hasta las 30 millas, reduciendo los principios a siete.

Según indicó, se avanza en la utilización de medios electrónicos para la gestión de las ayudas de botiquines, estableciendo el intercambio de documentación entre las direcciones

provinciales y los servicios centrales, por esta vía. Pérez Toribio dio cuenta de las nuevas medidas Covid referidas a la realización de los reconocimientos médicos, y aludió a la necesidad de promocionar que la mayoría de la formación sanitaria se haga “on line” en la parte teórica.

En todo caso, el ISM busca potenciar el formato digital en la formación. De hecho, el subdirector expuso algunos de los desarrollos en que se está trabajando como la adaptación de los actuales contenidos a la modalidad “on line”, el establecimiento de una única plataforma digital para la formación, y la renovación de los equipamientos necesarios para el desarrollo de la formación, entre otras medidas.

56.000 CONSULTAS EN 4 MESES

Por su parte, la subdirectora general de Seguridad Social, Covadonga Jiménez Torrecillas, comentó con los directores y directoras provinciales uno de los proyectos principales en que se trabaja actualmente. Se trata del procedimiento centralizado de pago,

Un recurso que facilita la formación de la gente del mar

La Dirección Provincial del ISM en Cartagena cuenta, desde noviembre de 2019, con una residencia para alumnos de formación profesional marítima que participan en cursos de larga duración que se programan en aquella zona. La instalación cuenta con dieciocho habitaciones dobles y tiene por potenciales usuarios a participantes en cursos de formación, principalmente de patrón portuario, que residen en el área mediterránea. Con esta iniciativa, el Instituto cumple un doble objetivo, ya que evita que los alumnos y alumnas hayan de adelantar el importe de su alojamiento mientras se están formando y consigue también un ahorro en los costes que dedica a la formación del sector náutico pesquero.



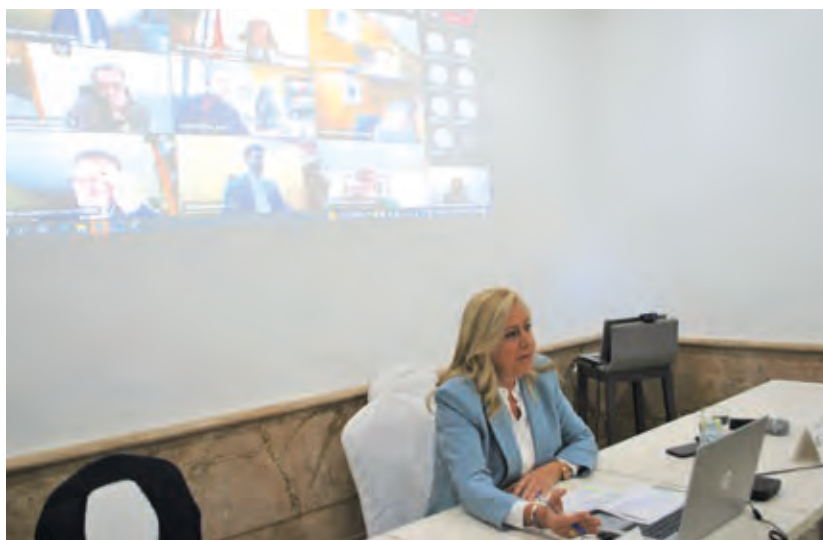
que se aplicará a todas las prestaciones y permitirá eliminar el uso del papel en la gestión de la nómina. Junto a este, citó otros procedimientos en proyecto, como el proceso de automatización en la resolución de determinadas prestaciones y el desarrollo de un modelo predictivo, que agrupe a todos los procesos de Incapacidad Temporal -pago directo o delegado- que permita pronosticar un alta con una precisión del 69%.

Según explicó la subdirectora, el procedimiento acordado con las entidades financieras, por el que se comprometen a mantener actualizada la información de las cuentas bancarias de los pensionistas permanentemente, supone en la práctica que los pensionistas no necesiten ya comunicar a la Seguridad Social cambios en su cuenta corriente, pues serán las entidades financieras, con su autorización, quienes se encargarán de hacerlo.

El sistema de simulación de la pensión de jubilación “Jubimar” es otro de los proyectos desarrollados en los últimos tiempos por el ISM. Más de 56.000 accesos en cuatro meses muestran la utilidad de una herramienta operativa, alojada desde el pasado 30 de junio en la Sede Electrónica y que ahora está también disponible en la app “ISM en tu bolsillo”.

APUESTA POR LA AGENDA 2030

Como ya anunció la directora al poco de tomar posesión, la apuesta por seguir contribuyendo al cumplimiento de los compromisos adquiridos por el ISM con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 está entre los propósitos más inmediatos de su gestión. Un compromiso que consiste,



La directora del ISM en un momento de su intervención

Los pensionistas ya no necesitan comunicar un cambio de cuenta corriente a la Seguridad Social

tal y como comentó Gregorio Moreno, director de la División de Administración y Análisis Presupuestario, “en alcanzar el objetivo de reducción del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero respecto al año 1990”, en el que se viene años trabajando: entre 2017 y 2019, el ISM redujo sus emisiones de CO₂ en un 9,3%.

Con todo ello, la directora general recordó los once proyectos de inversión, contemplados en el Plan de Transformación y Resiliencia del Gobierno de España, que se invertirán en mejorar la eficiencia y sostenibilidad de algunos edificios del organismo como la Dirección Local de Burela, Dirección Provincial de Tarragona, Dirección Provincial de Vilagarcía, Dirección Provincial de Castellón, etc., y también en la sustitución de luminarias convencionales por tecnología LED, la instalación de sistemas de generación termo-eléctrica de bajas emisiones y en dotarse de vehículos más respetuosos con el medio ambiente. ■

A. MUNGUÍA

CONVENIOS DEL ISM Y EL INSS CON LAS MUTUAS

Agilidad en la gestión

Avanzar en la comunicación recíproca por vía informática entre las Mutuas y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social es el objeto de los dos Convenios suscritos recientemente entre INSS e ISM con las Mutuas Colaboradoras de la Seguridad Social (MCSS) y la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social (AMAT). Los acuerdos buscan agilizar y mejorar la gestión de la incapacidad laboral, garantizando la protección y confidencialidad de los datos que se intercambien.



La coordinación técnica entre el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) y el Instituto Social de la Marina (ISM) con las Mutuas sale reforzada tras la firma de estos Convenios, con los que se busca mejorar la gestión, el control y el seguimiento de las prestaciones por incapacidad temporal e incapacidad permanente, ya deriven de las contingencias profesionales o comunes.

Concretamente, los acuerdos afianzan y agilizan el acceso telemático a las historias clínicas de los trabajadores,

Los acuerdos agilizan y facilitan el acceso a las historias clínicas de los trabajadores

por parte de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social mencionadas y por parte de las Mutuas sobre los expedientes administrativos en los que tienen un interés legítimo, como consecuencia de la gestión que tienen encomendada.

El primero de los acuerdos suscritos contempla que las Mutuas faciliten a todos los médicos inspectores del INSS, y en su caso a los médicos de sanidad marítima del ISM, el acceso informatizado, desde sus puestos de trabajo, a las historias clínicas comple-

tas de los asegurados cubiertos por estas Mutuas, tanto por contingencias comunes como profesionales. Un acceso que tendrá por objeto única y exclusivamente la valoración del menoscabo funcional que justifica la percepción de las prestaciones económicas o bien el mejor desarrollo de los reconocimientos médicos de embarque marítimo garantizándose, en todo caso, la seguridad y confidencialidad de los datos que se obtengan en virtud de este Convenio.

De la misma forma,, el INSS y el ISM se comprometen a facilitar a los médicos de las MCSS el acceso telemático a los informes relacionados con la gestión de la incapacidad temporal, determinación de contingencia y prestaciones derivadas de incapacidad permanente emitidos por los médicos inspectores del INSS y que, por tanto, resuelven y gestionan las Entidades Gestoras. Se refiere a aquellos expedientes en los que las Mutuas tienen un interés legítimo, puesto que pueden resultar responsables de la gestión o abono de esas prestaciones de la Seguridad Social.

En el caso de los expedientes que corresponden a trabajadores pertenecientes al Régimen Especial de Trabajadores del Mar, la inspección la desarrollan los médicos inspectores del INSS, por lo que son ellos los encargados del control de las prestaciones de incapacidad permanente e incapacidad temporal.

PLENOS EFECTOS Y VALIDEZ

La trascendencia de estos acuerdos es grande. Según establece el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social en materia de suministro de información “los datos relati-



Seguridad y confidencialidad quedan aseguradas en el acuerdo suscrito por las Entidades de la Seguridad Social y las Mutuas

vos a los solicitantes de prestaciones económicas del Sistema de Seguridad Social que hayan sido remitidos por otros organismos públicos, o por empresas mediante transmisión telemática, o se consoliden en las bases de datos corporativas del sistema de la Seguridad Social como consecuencia del acceso electrónico directo a las bases de datos corporativas de otros organismos o empresas, surtirán plenos efectos y tendrán la misma validez que si hubieran sido notificados por dichos organismos o empresas mediante certificación en soporte papel”. Además, este Convenio recoge una excepción a la prohibición del tratamiento de datos personales, al fijar que dicha prohibición no será de aplicación cuando, entre otros, el tratamiento sea necesario para fines de evaluación de la capacidad laboral del trabajador. No obstante, las partes firmantes de los acuerdos -Entidades Gestoras y Mutuas-, cuya duración está fijada en cuatro años prorrogables, se han comprometido a adaptar sus sistemas informáticos para el acceso telemático recíproco a las historias clínicas, garantizándose, en todo caso, la seguridad y confidencialidad de los datos que se produzcan a causa o como consecuencia de los Convenios. ■

ANA MUNGUÍA

LOS BARCOS CON LA VIDA MÁS LARGA DE LA NAVEGACIÓN

Las galeras de Lepanto

Los principales barcos que combatieron en la batalla de Lepanto el 7 de octubre de 1571, fueron galeras; los barcos con más larga vida en la historia de la navegación y, a pesar de ello, unos grandes desconocidos. Al desaparecer a principios del siglo XIX, se desconocen sus formas, características, tripulaciones, vida a bordo, maneras de combatir, etc. En el siguiente artículo, su autor arroja un poco de luz sobre lo que fueron estos importantes barcos de nuestra historia naval.



Las galeras ya existían en la antigüedad. Comenzaron con el inicio de la navegación y, de hecho, contaron con galeras los asirios, egipcios, fenicios, cretenses, etruscos, griegos, persas, cartagineses, romanos, etc. Se trataba de barcos con una o varias filas de remos por banda, con velas cuadras y espadillas por las aletas para el gobierno. En la Edad Media, destacaron las naves vikingas.

Y las galeras continuaron existiendo y evolucionando poco a poco, has-

Las galeras de Lepanto eran barcos de una sola línea de remos por banda y velas

ta llegar a las de Lepanto en la segunda mitad del siglo XVI, que eran barcos con una sola línea de remos por banda y velas. Los remos hacían a las galeras independientes del viento, que era una de sus grandes ventajas, mientras las velas eran un sistema auxiliar de propulsión, utilizado para las navegaciones, pero no en los combates. Se trataba de unas galeras muy parecidas a las de los siglos anteriores, con cuatro grandes diferencias: en lugar de velas cuadras, llevaban velas triangulares o latinas; en lugar de espadillas contaban con timón de codaste; solo tenían una fila de remos por banda; e incorporaban artillería en su armamento. Como cosa curiosa, sus bandas no se llamaban estribor y babor como en la marina manca o sin remos, en las galeras se llamaban diestra o derecha y siniestra o izquierda respectivamente.

GALERAS EN LA ARMADA

En la Armada española, la época dorada de las galeras fue el siglo XVI, aunque siguieron existiendo en el XVII y XVIII, hasta que en 1773 causaron baja las cuatro últimas. La Armada intentó recuperar el arma

de galeras y, en 1785, compró dos a Malta y construyó otras dos. Pero era una tecnología desfasada, empezaba la revolución industrial, y en 1802 aquellas galeras eran



pontones que causaron baja en 1805. En otros países también desaparecieron en los siglos XVIII o XIX.

DESCRIPCIÓN Y DOTACIÓN

De proa a popa, una galera contaba con los siguientes elementos y espacios: espolón, para los abordajes; tamboreta o cubierta de proa; corulla o fuerte, reducto para alojar la artillería principal y los elementos de fondeo; arrumbada o plataforma sobre la corulla, para hacer un bastión de combate; cubierta de boga, que era la zona más extensa, con la cámara de boga, las bancadas para los remeros, el bote o esquife arranchado a la diestra, y el fogón para cocinar a la siniestra; espalda con un portalón a cada banda de acceso a la galera; carroza o cámara del consejo, con un prolongado arrufo; y timón de codaste.

En el siglo XVI, tenía una sola

El hacinamiento y la falta de higiene definían la vida de una galera con cerca de 300 hombres compartiendo un espacio reducido

fila de remos por banda, que podían seguir dos sistemas diferentes: a “Illa sensile”, cuando cada remero de la misma bancada tenía su propio remo; y a “galocha”, cuando todos los remeros de la misma bancada movían un solo remo. El cambio de sistemas fue alrededor del 1.560. A “Illa sensile” se ganaba en maniobrabilidad, y a “galocha” se ganaba en logística y espacio, ya que, de varios remos por banco se pasó a uno solo, aunque era más grande.

Por tamaños, había tres tipos de galeras. “Gruesa”, de mayor tamaño, para el almirante de una flota. “Bastarda”, intermedia, para el comandante de una escuadra. Y “Ordinaria”, la más pequeña y más abundante, que formaba el grueso de las escuadras; podía medir 47 m eslora, seis de manga, dos de calado, con un francobordo de 0,5 a 1 m, y desplazaba de 180 a 270 toneladas.

Podía tener de 25 a 30 remos por banda, y de tres a seis remeros por remo. A remos podía dar seis nudos durante 30 minutos, y cuatro nudos durante más tiempo. A vela rozaba los ocho nudos. Haciendo ciaboga, podía girar en un punto. Por su poca capacidad de carga y el mucho personal que llevaba, su autonomía no pasaba de una semana, por la necesidad de hacer aguada y víveres. Y por su fragilidad ante tiempos duros, solo operaba de mediados de marzo a mediados de octubre; el resto del tiempo invernaba.

En la corulla armaba de tres a cinco piezas de artillería principal de avancarga, fijas a proa: un cañón al centro, y dos culebrinas o una culebrina y un pedrero a cada banda. Para orientarlas se movía el barco, y la

elevación se variaba con calzos bajo las cureñas. Su alcance máximo podía ser de 1.500 a 2.000 m, pero el efectivo andaba por 100. También montaba artillería secundaria como falconetes, y llevaban armas de fuego portátiles, como arcabuces, pistolas, etc. Tenía además armas blancas como sables o espadas; arrojadizas, como flechas, virotos, lanzas, etc.; y defensivas, como petos, espaldares, cascos, etc.

Su dotación estaba compuesta por: el “capitán”, que mandaba la galera; “gente de cabo”, compuesta por “gente de mar” para manejar el barco, y “gente de guerra” o Infantería; y “gente de remo” o chusma, compuesta por “esclavos”, “forzados” o penados por la justicia, y “buenas boyas”, que eran voluntarios con derecho a ración y sueldo. Como ejemplo, una galera ordinaria de 1.568 llevaba 254 hombres: 90 de cabo (50 de mar y 40 de guerra) y 164 de remo.

VIDA A BORDO

El hacinamiento y la falta de higiene definían la vida en una galera, con 250 a 300 hombres compartiendo un reducido espacio. Los remeros iban encadenados a sus bancos, donde vivían, dormían, sudaban, comían y descomían, por lo que el mal olor era permanente y en la carroza se trataba de mitigar con perfumes, colonias y hierbas olorosas. Las enfermedades eran abundantes. La dieta de los remeros era a base de bizcocho, arroz, habas, agua, aceite y sal. El resto reforzaba la dieta con carne, pescado, tocino, garbanzos, queso y vino. La vida era muy difícil e incómoda, y entre la gente de cabo podían surgir dis-



Había tres tipos de galeras: gruesa, bastarda y ordinaria, que era la más pequeña y común

cusiones por cualquier nimiedad. Como decía un viejo refrán: “La vida en la galera, dela Dios a quien la quiera”.

LA GALERA EN COMBATE

El combate comenzaba con la voz “¡Al arma!”, origen de la palabra “alarma”. La gente acudía a sus puestos, preparaba las armas, mojaba las estructuras, y repartía cubos de agua para combatir incendios. Y los barcos y las escuadras trataban, en lo posible, de ganar una posición de ventaja a barlovento, a barloco-rriente, con el sol de espaldas, y con la proa hacia la amura del contrario. Los combates tenían dos fases: a distancia o artillero, embestida, abordaje y cuerpo a cuerpo, en el que la gente luchaba como la infantería en tierra, pero lo hacía en espacios constreñidos, sobre plataformas inestables y donde, además de por cualquier otra causa, se podía ahogar. ■

MARCELINO GONZÁLEZ

CAP. DE NAVIO RETIRADO Y VICEPTE. RLNE

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

PATOLOGÍAS DE CARÁCTER AUTOINMUNE: ENFERMEDAD CELIACA

¿Qué sabes de la celiacía?

Las personas aquejadas de esta enfermedad tienen que llevar una dieta con características especiales, que debe ser conocida al embarcar con el fin de evitar síntomas molestos que pueden comprometer su permanencia en el barco y el buen desarrollo de su actividad laboral en el mar.

El gluten es una proteína de origen vegetal que se encuentra en mayor proporción en el trigo, cebada y centeno. Estos cereales han sido la base de la alimentación del ser humano desde todos los tiempos. Sin embargo, existe un grupo de personas que genéticamente están predispuestas a ser intolerantes a esta proteína. Los enfermos de celiacía responden de manera exagerada a la inclusión de esta sustancia

en la dieta, provocándoles desde síntomas digestivos como diarreas y estreñimiento hasta la posibilidad de padecer de una enfermedad maligna intestinal con la ingestión continuada de los alimentos que contienen gluten.

Al ser ingerido con el pan, la bollería, las pastas, la cerveza o las pizzas y ponerse en contacto con las paredes del intestino delgado, el gluten provoca en estas personas una reacción in-

flamatoria de base inmune en la mucosa del intestino, que hace difícil la absorción de nutrientes con los consiguientes cambios en los procesos de digestión y absorción.

El uso en la alimentación de esta proteína, en las personas que responden de forma anómala a la misma, puede además de los síntomas de la enfermedad, condicionar cambios inflamatorios persistentes en las células de la mucosa intestinal



y sus vellosidades, que pueden llegar a convertirse en cambios malignos.

Este problema de salud puede encontrarse en varios miembros de una misma familia y se puede asociar a la Diabetes Mellitus tipo I, otros tipos de enfermedades con características autoinmune y el síndrome de Down.

Las manifestaciones de la celiaquía son múltiples y puede diagnosticarse antes de cumplir el primer año de vida. La distensión abdominal, la dificultad para ganar peso y talla, así como diarreas y/o estreñimiento persistentes, pueden ser las primeras señales de esta enfermedad.

MÁS EN MUJERES

La intolerancia al gluten afecta al doble de mujeres que a hombres y existe un gran número de personas dentro de una población aparentemente sana, que desconocen que la padece debido a sus múltiples formas de presentación.

La lista de síntomas y signos que pueden relacionarse con algún nivel de intolerancia a dicha proteína en el adulto es larga. Dentro de las manifestaciones digestivas se encuentran la distensión abdominal, la pérdida de peso, las diarreas o el estreñimiento, así como náuseas y vómitos, inapetencia, flatulencia.

La fatiga permanente, la aparición de déficit de hierro en los estudios de sangre, la cefalea, los signos de irritabilidad o depresión y trastornos de infer-



tilidad y abortos espontáneos pueden estar asociados a la celiaquía.

Siempre que una persona presente aftas bucales recurrentes sin causa aparente asociada, y de difícil solución, debe iniciar los estudios que puedan confirmar la existencia o no de la intolerancia al gluten.

Dos aspectos deben tenerse en cuenta cuando se habla de la celiaquía; La no existencia de un tratamiento medicamentoso específico para tratar la enfermedad y la rápida recuperación de los síntomas y signos que aquejan al enfermo cuando deja de ingerir gluten con las comidas.

Dicho esto, debe aclararse que los productos en general y los alimentos en particular que contienen gluten deben ser debidamente señalizados, para que se puedan identificar con claridad y evitar su consumo por las per-

sonas que padecen este proceso inmunológico.

En la población infantil desde tempranas edades se debe realizar una educación correcta con relación a la alimentación y desarrollar las herramientas psicológicas que les permitan vivir sin poder ingerir alimentos muy deseados y consumidos a esas edades.

Los tripulantes que padecen esta enfermedad, y van a estar faenando por varios días lejos de sus hogares, deben hacerlo saber para que su dieta esté correctamente diseñada y evite las molestias digestivas y en otras esferas propias de esta dolencia. Solo la eliminación en la dieta del gluten de forma total y permanente podrá lograr una mejoría de la sintomatología de estos enfermos y evitará complicaciones graves en un futuro. ■

ROSA M^a GANDÍA BONNÍN
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Hace 50 años...

2.300 españoles trabajan en África del Sur

La pesca que están realizando los barcos españoles en aguas de África del Sur, desde el sur de Angola hasta ciudad del Cabo, es la merluza congelada. Algo de cachucho y rape. La mayor parte de este producto se prepara en bloques de 18-24 kilogramos. Algunos barcos también preparan filetes de merluza y harina de pescado.

Las capturas que realizan los barcos dependen de la potencia de arrastre de cada uno y de la abundancia o escasez. Es difícil hacer un cálculo, pero aproximadamente, cada barco hace unas diez toneladas de merluza al día. Los barcos mayores, naturalmente, más y eso depende también de día y épocas.

La pesca capturada y congelada es descargada a barcos mercantes españoles. Los barcos pesqueros que hacen el viaje redondo, llevan la pesca a España. Unos 70 barcos españoles están realizando faenas de pesca en África del Sur. La mayor parte de ellos son "ramperos", echan y recogen la red por la popa.

Los barcos se van modernizando y hay algunos bien equipados. Pero muy pocos están acondicionados para pasar tanto tiempo en el mar. Los camarotes son muy pequeños, poca ventilación y, sobre todo, la falta de aire acondicionado, teniendo que trabajar en la zona del Trópico y atravesar varias veces el Ecuador.

El horario de trabajo de los marineros de "carga" suele estar regulado.



Suele ser de ocho a diez horas diarias. Pero en muchos barcos tienen que hacer guardias de seis horas, lo que da once horas diarias, por la escasez de gente.

Para los marineros de "cubierta" y del "frío" no hay horarios. Depende de la pesca. Hay días que han estado trabajando dieciocho horas seguidas. En algunos barcos ha habido marineros que se han caído en cubierta agotados por el trabajo.

En general, las comidas son buenas en los barcos merluceros. Raras veces se oyen quejas de la comida. La mayor parte de estas quejas viene porque los cocineros muchas veces no son profesionales, sino marineros que se tienen que encargar de la comida.

Las entradas a puerto dependen de la autonomía de los barcos. La mayoría están de 35 a 40 días sin

entrar en puerto. Otros están hasta tres meses sin pisar tierra y algunos, los menos, cada 25 días entran en Walvis Bay. (...)

EL HOSPITAL

Existe un hospital del Estado. Durante estos cuatro meses últimos, más de treinta marineros españoles han pasado por él. La mayoría ha sido por accidente de trabajo. Varios por trastornos gastronómicos.

En general, los españoles que se quedan el hospital, al no entenderse en inglés con los médicos y enfermeras, están muy impacientes. Prefieren seguir en la mar que quedarse hospitalizados. Sería muy conveniente médicos y enfermeras españoles para atenderles.

Urbano Velaz
Capellán del apostolado del Mar

Hundimiento del bacaladero “Peña Castillo”

Otra vida se ha cobrado Terranova, sinónimo de dureza y también de aventura. Pocos que no se hayan asomado a sus aguas, que no se hayan embarcado a la captura del bacalao, podrán comprender hasta que límites de tensiones se somete la naturaleza humana en este trabajo sin paragon. Y, sin embargo (o acaso por ello mismo), la aventura del bacalao, que solo puede concebirse para hombre especialmente dotados es atractiva y atrayente (...)

(...) El “Peña Castillo -1” con 22 hombres a bordo, a las seis de la mañana y con niebla cerrada, tocó con una roca a la altura de la sala de máquinas. Se habla de una avería en el timón como causa de la tragedia... El capitán organizó el abandono del buque en las balsas neumáticas. Se amarraron entre sí para no perderse y quedaron a la deriva durante una hora. El bacaladero “Guernikako Arbola” pidió auxilio e intentó el rescate, no localizando a los naufragos. Fue el práctico el que, finalmente, vio des-

tellar un cohete de señales. Con todas las precauciones se acercó a las tres balsas y echó un cabo y, a remolque, las sacó de la zona. Sin duda una demora en este salvamento hubiera supuesto el fin de todos los naufragos contra las rompientes. Una vez en zona segura, los veintinueve tripulantes fueron embarcados en la lancha del práctico. Siguió una búsqueda infructuosa del tripulante que faltaba. Ya perdidas las esperanzas de encontrarle, el práctico puso proa a Saint-Pierre...

El almirante Elmo Zumwalt, uno de los planificadores del nuevo estilo de la Armada norteamericana, en recientes declaraciones ha manifestado que el Gobierno de Washington está estudiando la posibilidad de que los barcos vaya tripulados en su totalidad por personal femenino, satisfaciendo las aspiraciones de las 42.000 mujeres que hoy ejercen la profesión de marino en Estados Unidos.

No es este el caso de nuestro país, donde recientemente ha aparecido en la prensa la noticia de que doce mujeres se habían presentado en Bilbao en escuela Oficial de Náutica de Bilbao, Leopoldo Boado, solicitando ser admitidas para cursar la carrera de marino. Sin embargo, la noticia no es nueva, puesto que en el mes de septiembre del pasado año, dos mujeres intentaron el mismo ob-



jetivo con idéntico resultado: rotunda negativa a su admisión. Ante tan decidida y persistente actitud de la mujer española, conviene examinar los fundamentos que justifican la prohibición de su acceso a la carrera del marino. (...)

COSTERA DEL BONITO

Terminó la primera parte

(...) Podemos decir que la costera en esta primera parte no ha dado resultados satisfactorios. Las capturas han sido inferiores a las normales y los precios inferiores a los del año pasado. La impresión es que una gran parte de la flota apuntará con sus proas hacia el Sur en esta salida que se efectuará el 17 de septiembre, y el resto, o casi todo el resto, de las 110 embarcaciones de la flota, lo harán también en el caso de que una primera “prueba” exploratoria por el Cantábrico indique que el programa no ha mejorado. Nuestros “arraitzales” tienen que recuperar el déficit que arrastran hasta la fecha, y para ello, el Sur (con sus ya habituales bases de Algeciras y las islas canarias) ofrece mejores perspectivas de una actividad continuada hasta las Navidades.

Cofradías y pesca artesanal

La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Lugo organizó bajo el título “Reflexiones sobre la pesca artesanal: sostenible, rentable y con futuro” una nueva edición de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico Noroeste. La directora del ISM, Elena Martínez Carqués, acudió a la cita donde los pescadores plantearon a representantes de las Administraciones los problemas del sector.

Esta nueva edición de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico-Noroeste, celebrada los pasados días 11 y 12 de noviembre en Viveiro (Lugo), mantuvo la dinámica de las reuniones anteriores. En una primera jornada, los representantes de los pósitos de Guipuzkoa, Bizkaia, Cantabria, Asturias, Lugo, A Coruña y Pontevedra, así como de la Federación Gallega de Cofradías, analizaron el grado de cumplimiento de los objetivos marcados en el encuentro que tuvo lugar en 2020 debatiendo sobre los asuntos que más afectan al sector.

Al día siguiente, los pescadores expusieron sus preocupaciones a los representantes de las administraciones pesqueras de España. Allí se encontraba la directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqués. También la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, quien detalló las principales acciones desarrolladas para capacitar mejor al sector, facilitando el relevo generacional. Animó a las cofradías a acceder a los fondos comunitarios mediante la creación de organizaciones de productores. Adelantó que la futura Ley de Modernización de Control, Inspección y Lucha contra la Pes-

ca ilegal abordará la reforma del régimen sancionador. Además, les informó de las gestiones realizadas con la Dirección General de la Marina Mercante para mejorar la seguridad marítima de la flota dedicada a la pesquería del bonito del norte y, en relación a los nuevos sistemas informáticos de gestión, Villauriz aclaró que el desarrollo de la aplicación para el registro de capturas y localización de buques menores de 12 metros de eslora es un ejercicio voluntario que persigue la creación de herramientas informáticas para que, en caso de necesidad, se utilice de la manera más sencilla posible. ■



La secretaria general de Pesca y la directora del ISM escucharon las reivindicaciones del sector



Estrategia de sostenibilidad

La 44ª sesión anual de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo aprobó la nueva estrategia CGPM 2030 que persigue la sostenibilidad de la pesca y la acuicultura en el Mediterráneo y el Mar Negro durante la próxima década. La UE ha ejercido un papel activo en la configuración de su contenido.

La adopción de más planes de gestión, la garantía de una base científica sólida para tomar medidas concretas de conservación, el fortalecimiento de la cultura del cumplimiento y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como la minimización y mitigación del impacto no deseado de la pesca en los ecosistemas marinos son objeto de la nueva estrategia CGPM 2030, aprobada en la 44ª sesión anual de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo. La estrategia persigue la sostenibilidad de la pesca y la acuicultura en el Mediterráneo y el Mar Negro en la próxima década. Con su aprobación "hemos

creado otro hito en el camino hacia la pesca y la acuicultura sostenibles" en la zona, dijo el comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius, que ha subrayado la necesidad de aplicarla pronto. Añadió que "incluye el marco y las herramientas para garantizar un futuro sostenible, justo e inclusivo para nuestras flotas y las comunidades locales, al tiempo que protege los ecosistemas". Para el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, "la sostenibilidad de los recursos y del medio marino es una prioridad. Por eso, España ejercerá un liderazgo responsable en la pesca sostenible del Mediterráneo" subrayó. ■

Mariscar cangrejo azul

La Junta de Andalucía incluye al cangrejo azul como actividad de marisqueo a pie profesional en el litoral andaluz para ayudar a solucionar los problemas que ha generado la proliferación de esta especie en sus costas. Su inclusión en el BOJA como nuevo recurso capturable requiere también de la colaboración de los mariscadores para informar sobre su control y seguimiento a los científicos. La Cofradía de Sanlúcar ya había reportado un notable descenso en las poblaciones de langostinos causado por la voracidad de esta especie.

Ayuda para los prácticos

El Puerto de Sevilla ha incorporado 14 nuevos equipos de navegación Portable Pilots Units (PPU) que serán utilizados por los prácticos durante las maniobras de atraque y desatraque. Se trata de una mochila con sensores que el práctico coloca en el puente de mando y le reporta datos sobre el movimiento del buque, y de una tablet con un software con información sobre navegación y barimetría.

Plantando posidonias

Investigadores de la Universitat Rovira i Virgili de Tarragona han conseguido plantar con éxito posidonias en biotopos instalados en la costa de L'Hospitalet de L'Infant, logrando la supervivencia del 40% de los esquejes año y medio después de su siembra.

Life Ecoest

El proyecto Life Ecoest parte con el objetivo de restaurar 29.022 ha de hábitats marinos profundos en Cataluña en una zona de gran valor ecológico situada en la costa de Girona y Barcelona. Hasta 2026, la iniciativa, coordinada por el Instituto de Ciencias del Mar, llevará a cabo una serie de actuaciones en estrecha colaboración con la comunidad científica, las administraciones y el sector pesquero.



BREVES

Contra los furtivos navideños

Agentes del Seprona y del Servicio de Guardacostas de la Xunta junto con el personal de las cofradías intensificarán su labor de cara a la Navidad para evitar que los furtivos esquilmen las rocas de mejillón y percebe. En lo que va de año se han realizado medio centenar de operaciones, la mayoría en Camariñas, Fisterra, Malpica y Camelle.

Fondos a los GALP gallegos

El Ejecutivo gallego destina 7,5 millones a las iniciativas de los GALP para dinamizar zonas costeras. A ello se suma otro tanto de inversiones privadas, lo que permitirá crear 65 puestos de trabajo. Se han aprobado 80 proyectos destinados a la orientación empresarial que promoverán la integración sociolaboral de personas con diversidad funcional a través de la recuperación de residuos plásticos. Los hay para aumentar el valor del producto pesquero, atraer jóvenes al sector e innovar en la cadena de suministro.

Plataforma contra incendios

Portonovo cuenta con la primera plataforma flotante para la lucha contra incendios y contaminación marina de Galicia. Con la financiación de los fondos FEMP, la Xunta y los GALP de Pontevedra, la plataforma dispone de un equipo móvil contra incendios y otro para frenar la contaminación por hidrocarburos en caso de vertidos.

Rechazo a la evaluación MSC

La DOP Mexillón de Galicia ha decidido dar por finalizado su proceso de evaluación para obtener la certificación internacional de Marine Stewardship Council (MSC) por la postura de determinados colectivos, encabezados por WWF, que ha colmado la paciencia del Consello Regulador. En un comunicado oficial, este organismo afirma que WWF “debería asumir las consecuencias de la decisión y el daño que causa a las miles de familias que viven del mejillón de Galicia”.



CANARIAS

Esperando ayudas y cuotas

Los pescadores de la cofradía Nuestra Señora del Carmen, de Tzacorte, llevan sin faenar desde que el Cumbre Vieja entró en erupción. Así seguirán hasta 2022 a la espera de que lleguen las ayudas y de que aumenten las cuotas de atún a la pesca artesanal.

La consejera canaria de Agricultura, Ganadería y Pesca, Alicia Vanoosten- de, ha asegurado que las ayudas llegarán pronto a los pescadores de la cofradía Nuestra Señora del Carmen, de Tzacorte, los más afectados por la erupción del Cumbre Vieja. “Ya tenemos a todos sus miembros identificados y hemos hecho el listado de las embarcaciones con los armadores y los marineros”, ha dicho.

Los pescadores han sido dados de alta en el registro de afectados por el volcán, trámite necesario para ser perceptores de los fondos “que serán propios de la Consejería”.

Sin duda, buena noticia para el sector cuyas embarcaciones permanecen amarradas en puerto, sin poder salir a la mar, desde el inicio de la erupción. Muchos

pescadores han perdido sus casas y cultivos y están teniendo dificultades para vivir. Algunos lo hacen gracias a los ahorros y las ayudas de familiares. También esperan que aumenten las cuotas de atún correspondientes a la flota artesanal de Canarias, ya que la pesca de vieja o sardina no es rentable en la zona.

Mientras, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) monitoriza de cerca la incidencia de la lava volcánica en los fondos de la reserva marina de La Palma. El servicio de seguimiento permanente se ha reforzado con nuevos equipos técnicos de última generación que permiten captar imágenes de alta calidad. Se han visto anguilas jardineras en el frente del delta lávico y avistado especies como gallos y viejas. ■

Dos años sin marrajo

Noviembre albergó nuevamente la negociación anual que regula la pesca de túnidos en el Atlántico y la revisión del estado de las pesquerías para fijar las medidas de gestión de los próximos años, de suma importancia para España. Las peores previsiones se hacen realidad y se aprueba una veda de dos años para el marrajo.

ICCAT ha establecido veda para el marrajo dientuso para los próximos dos años, tal y como solicitaban desde hacía años las organizaciones ambientalistas alegando que se trata de una especie gravemente sobreexplotada. Las cuotas de tintoreas y pez espadas se mantienen. Como novedad también cabe reseñar el nombramiento del biólogo español Ernesto Penas como nuevo presidente de ICCAT. Hasta la presente edición, la UE había conseguido una moratoria para limitar las capturas de marrajo ya que sus buques acaparan casi el total de desembarcos en el Atlántico norte. Después de cuatro años de discusiones, el sector palangrero español tendrá que asumir estos nuevos ajustes. Con las nuevas disposiciones, hasta 2024, el marrajo no se podrá tener a bordo en el Atlántico norte, y

los ejemplares capturados tendrán que ser devueltos vivos o muertos. Esta prohibición no se aplicará en la zona sur, donde no habrá estas limitaciones a sus capturas.

Tampoco ha salido adelante la petición de la UE para que todos los países miembros apliquen la prohibición del cercenamiento de las aletas, normativo solo vigente en Europa.

Sin embargo, para 2022 se ha conseguido aumentar en 2.726 toneladas la cuota de atún rojo; un TAC de 2.500 toneladas para el atún blanco del Mediterráneo y un incremento del 12,5 % para el bonito del norte.

Por otro lado, el sector aplaudía la decisión del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación de reabrir la pesquería del bonito para profesionales, tres meses después de su cierre, al quedar todavía cuota para 213.715 kilos. ■



BREVES

Impulso a la I+D+i en el mar

El Gobierno y las comunidades de Andalucía, Cantabria, Murcia y Valencia se han comprometido a colaborar en proyectos de I+D+i en ocho áreas temáticas, entre ellas las ciencias marinas, a través de planes complementarios de investigación ligados a los fondos europeos de recuperación. Estos planes cuentan con una dotación de 456 M€ hasta 2025. Esto posibilitará el despliegue de estrategias de investigación en tres líneas: observación y monitorización del medio marino y litoral; acuicultura sostenible, inteligente y de precisión y economía azul.

Conserva ibérica

Representantes de Anfac-Cecopesca, la Asociación de Fabricantes de Conservas de Pescados de Portugal y la Asociación de Conservas de Pescado de Azores mantuvieron recientemente un encuentro para definir estrategias con las que defender los intereses comunes de la industria ibérica de transformación de conservas de pescado y marisco en su contexto nacional, europeo y mundial. Ambos países exportan más del 50% de su producción. Entre los temas que trataron destacan la necesidad de contar con materias primas, sobre todo atún y sardina, para mantener la actividad y el empleo en las zonas costeras.

Manifiesto de Burela

Una treintena de colectivos de Galicia, Asturias, Cantabria y Bizkaia, entre cofradías de pescadores, armadores y otras organizaciones firmaron el 4 de noviembre en Burela un manifiesto contra la instalación de parques eólicos en zonas de pesca y espacios de gran valor medioambiental. Según los firmantes, los proyectos de energía eólica marina en el Cantábrico-Noroeste son incompatibles con los usos existentes y con la escasa plataforma continental de estas costas. También afectan a los ecosistemas, a la preservación de la biodiversidad y al mantenimiento de la actividad pesquera.

El “Juan de la Cosa” en Celeiro



Jesús Navarro

El buque hospital “Juan de la Cosa” ha sido uno de los invitados estrella de las Jornadas de Celeiro. Atracado en el puerto desde el 25 al 27 de noviembre recibía la visita de altos cargos de la Xunta y el MAPA, miembros del Parlamento Europeo, directores de Pesca y representantes del sector pesquero, junto a la directora del Instituto Social de la Marina Elena Martínez Carqués. Siguiendo el protocolo Covid,

las visitas se organizaron en tres turnos, con un máximo de 15 asistentes en cada uno de ellos. Dos turnos en horario de mañana y uno de tarde, para no interrumpir las labores habituales de los tripulantes.

El sábado, el buque regresaba a su puerto base de Santander para así continuar con su labor de asistencia médica y de apoyo técnico y logístico a la flota pesquera del Cantábrico. ■

Día de la mujer marinera

El Consejo de la OMI ha establecido que todos los 18 de mayo se celebre el día internacional de la mujer en el sector marítimo con el propósito de conmemorar el papel de la mujer en el sector y promover su contratación. Visibilizar su papel contribuirá eliminar el desequilibrio de género que existe en el sector.

Para el secretario de la OMI, Kitack Lim, se trata “de conseguir un entorno libre de obstáculos para las mujeres, de modo que todas puedan participar plenamente, en condiciones de seguridad y sin trabas en las actividades de la comunidad marítima, incluida la navegación y la construcción de buques”. ■

Un mar de luz y color

El Real Jardín Botánico de Madrid exhibe hasta el 16 de enero una nueva experiencia de “Naturaleza Encendida”. En esta edición, los visitantes se introducen en un viaje lleno de magia que les llevará por las profundidades oceánicas a descubrir especies asombrosas. El espectáculo de luz y color está dedicado a la expedición que realizaron Magallanes y Elcano en el siglo XVI.

Por otra parte, el Museo Municipal de San Javier (Murcia) sensibiliza a los jóvenes transmitiéndoles, a través de la exposición “OceanLabKids”, valores de conservación y respeto al medio para fomentar una pesca y acuiculturas competitivas, medioambientalmente sostenibles, económicamente viables y socialmente responsables. ■

Seguir al pie del cañón

Juan Manuel Trujillo, responsable de pesca de Comisiones Obreras seguirá al frente de la sección de pesca de la ETF, la Federación Europea de Trabajadores del Transporte. Es la cuarta vez que Trujillo es elegido para este cargo, que ocupará durante los próximos cinco años.

En la misma línea, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche ha sido reelegido, por séptimo año consecutivo, presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras, organización de ámbito mundial que defiende los intereses de los empresarios pesqueros en los foros internacionales. ■



LA TRANQUILIDAD DE VIAJAR EN SU PROPIO YATE

CRUCEROS BOUTIQUE DE HASTA 72 PASAJEROS EN :
GRECIA Y TURQUÍA · SEYCHELLES · ADRIÁTICO · CABO VERDE · OESTE DE ÁFRICA (SENEGAL Y GAMBIA) · CARIBE (BARBADOS Y MARTINICA) · COSTA RICA Y PANAMÁ · MAR ROJO (EGIPTO, ISRAEL Y JORDANIA) · MALTA E ISLAS EOLIAS · POLINESIA FRANCESA

www.varietycruisesspain.com



Grupos burbuja y estrictos protocolos de higiene y seguridad a bordo



Política de reserva flexible (reserve ahora, pague después)



Cancelación gratuita y reembolsable



ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE